LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS .... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE. — 15 fr. — 8 fr. »
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr. »

20 Mai 1900. — N° 88
Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr. »
ENCARTAGES. . . . . 500 fr. »

(Clichés Doyé et Trézel).

LA COUPE DES UN-TONNEAU A MEULAN

Le Royal Temple Yacht-Club ayant adressé un défi au Cercle de la Voile de Paris pour la Coupe des Un-Tonneau, les deux bateaux désignés se sont rencontrés dans le bassin de Meulan, en cinq épreuves espacées du 11 au 19 mai.

1. Les deux bateaux se croisent au moment où le bateau français a achevé le premier tour du petit bassin et où l'anglais le commence. — 2. *Sidi-Fekkar* (en arabe, M. Pottier), français, sloop à dérive, à MM. Pottier, de Boulogne, Jouet-Pastré et E. Laverne, du Cercle de la Voile de Paris. — 3. *Scotia*, anglais, sloop à dérive, à M. Lorne-Currie, du Royal Temple Yacht-Club. — 4. MM. John H. Gretton, vice-commodore du R. T. Y. C., et le marquis de Rochechouart, président de la commission des courses de l'U. Y. F. et du Rallye-Auto. — 5. MM. John H. Gretton, le marquis de la Jaille, président du Cercle de la Voile de Paris, et l'équipage du *Scotia*, MM. Linton Hope, Reindorp et Lorne Currie.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Celle qui nous reste

Vous vous rappelez les vers de Victor Hugo ?

S'il n'en reste que mille, eh bien ! j'en suis.
Si même
Il n'en reste que cent, je brave encor Sylla.
S'il n'en reste que dix, je serai le dixième.
Et s'il n'en reste qu'un, je serai celui-là !

C'est ainsi qu'auraient fait parler le critérium des motocycles dans une audacieuse prosopopée quelques poètes de la vieille roche. Mais, hélas ! il n'y avait pas de critérium des motocycles au temps des poètes de la vieille roche. Victor Hugo n'a jamais connu ça. Il est mort quinze ans trop tôt.

N'empêche que ce brave critérium des motocycles est pour le moment le dernier, ou plutôt la dernière course qui brave encore Sylla, c'est-à-dire les pouvoirs publics.

On connaît la triste odyssée des courses de ces temps derniers. Point n'est besoin de renouveler et d'aviver encore nos regrets en la rappelant. L'accident de la Croix-de-Noailles, les hurlements de la grande presse, et les pouvoirs publics, purement et simplement supprimant les courses d'automobiles, sans trop savoir pourquoi.

Oh ! mon Dieu, ce n'est pas qu'on demande à un gouvernement de toujours savoir pourquoi il fait quelque chose, mais enfin il y a des nuances !

Et cette fois, la nuance était un peu forte ! Avant tout le monde organisait où et quand il voulait, une course d'automobiles. Maintenant plus personne...

Plus personne, ce serait exagéré, car notre confrère le *Vélo*, qui s'est d'ailleurs fait une spécialité de l'organisation de ces sortes d'épreuves, a obtenu la grâce pour les trois courses qu'il donne annuellement sur la route d'Etampes à Chartres.

Les trois épreuves reliques — la Sainte-Trinité des courses d'automobiles — sont donc sauvées pour le moment.

M. Bostwick. M. Pierre Giffard.

Avant le départ, M. Pierre Giffard, directeur du *Vélo*, organisateur de l'épreuve, adresse aux concurrents un speech paternel, en leur recommandant la prudence. A gauche M. Albert C. Bostwick, qui vient d'acheter 60,000 francs la voiture de M. René de Knyff.

La première de ces épreuves s'est disputée avec un plein succès, le jeudi 10 mai.

Sans doute il ne faut pas s'abuser sur la signification exacte des vitesses obtenues; mais ce qu'il y a de plus merveilleux en l'occurrence ce ne sont pas les 100 kilomètres effectués par le premier, Marcellin en 84 minutes sur un motocycle Perfecta. Si jamais course mérita le nom de mouvement d'ensemble, c'est bien celle-là. Il y eut quinze concurrents dont quatorze arrivèrent, plus ou moins vite, plutôt vite que lentement d'ailleurs, et dont le quinzième ne resta définitivement en panne qu'à 10 kilomètres de l'arrivée où il était troisième.

Voilà donc les motocycles arrivés avec leurs moteurs forts de course à un point de perfection comparable à ceux des motocycles à faibles moteurs d'autrefois. Et le progrès s'est vite fait. Qu'on se rappelle la première grande course de l'année, Pau, qui fut le début des moteurs forts. Il y eut une telle consommation de pistons, de bielles, de différentiels, que ce fut à se demander si jamais les gros moteurs tiendraient en course, et s'il ne vaudrait pas mieux pour la longue distance prendre des petits. Or, le critérium des motocycles n'est pas, à coup sûr, une épreuve de longue distance. Les 100 kilomètres sont peut-être même un peu courts aujourd'hui qu'on les fait très facilement en moins de 140 minutes, mais enfin, devant une telle démonstration d'ensemble de la régularité jointe à la vitesse, on peut concevoir bon espoir.

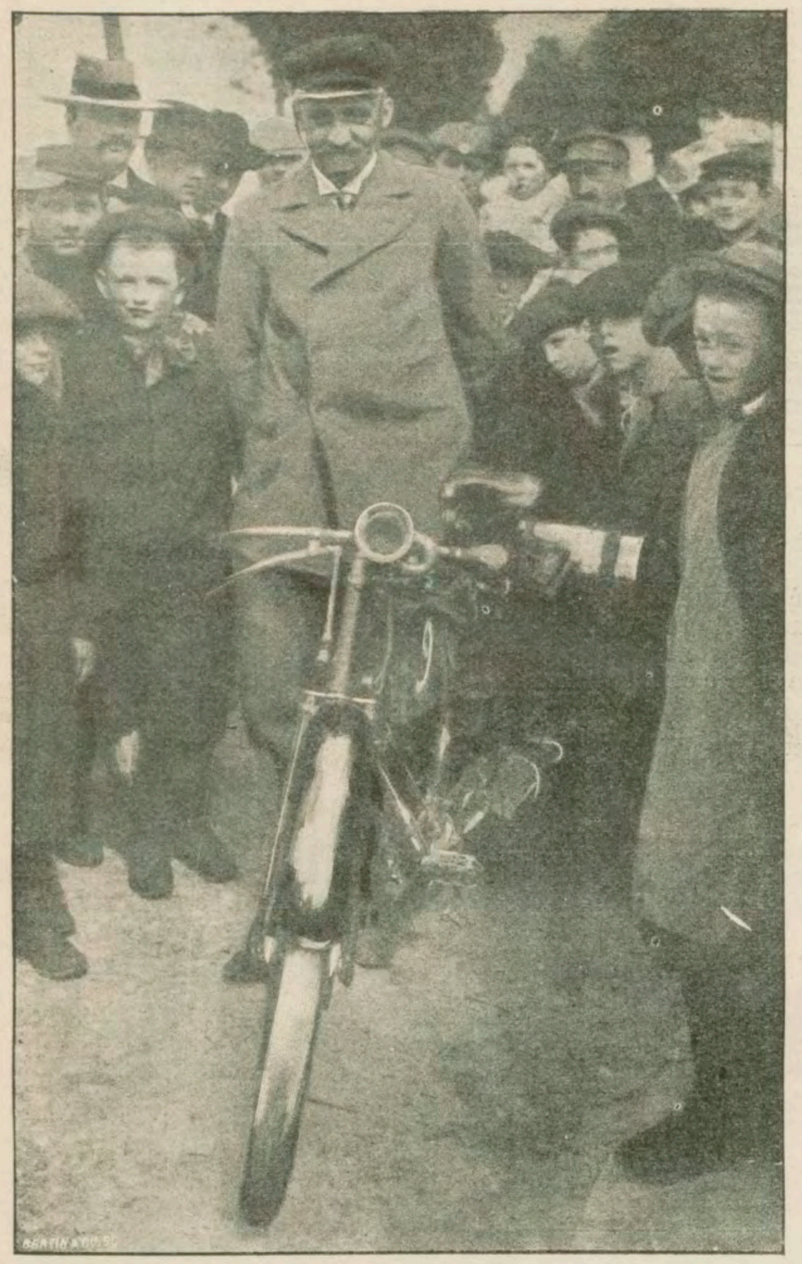
Je parlais plus haut de quinze partants; c'est tout ce qu'il faut désormais pour de telles épreuves. Le nombre ne prouve rien qu'une envie générale de se distinguer et de bien faire, très respectable en sa source, médiocre en ses résultats, surtout lorsqu'elle amène sur le terrain des maladroits, c'est-à-dire en puissance de catastrophes.

Je ne sais si l'on pourra limiter le champ des partants, c'est bien difficile et bien délicat; mais enfin, la plupart des concurrents courant pour telle ou telle maison, je crois donner un bon conseil aux fabricants en leur recommandant de savoir se limiter, de n'engager que leurs meilleurs hommes, et surtout leurs plus adroits. Ne sont-ce pas eux qui, tout les premiers, ont intérêt à ce que « celle qui nous reste » ne nous soit pas enlevée? Peut-être l'avenir nous en réserve-t-il d'autres qui nous seront rendues; mais, pour le moment, nous sommes à la portion congrue, très congrue, et jamais quand, sur le radeau de la *Méduse*, on n'avait plus qu'un jour de vivres, jamais, je le pense, on n'a pensé à faire venir quelques invités. Qu'y gagnerait-on d'ailleurs? Il y a longtemps que pour tous ceux qui ne s'intéressent pas qu'aux faits divers de la course, celle-ci n'est plus seulement une course d'hommes. Les moteurs sont, il faut l'avouer, au moins aussi intéressants. Croyez-moi, mes amis, on a beau ne pas être mécanicien, ce qui est fichtre bien mon cas, car j'ai bâillé ou dormi à toutes les classes de science auxquelles j'assistai jadis; mais je vous le répète : quand on a mis le nez dans cette mécanique amusante qu'est cette science des moteurs, quand on a connu la joie de faire revivre, c'est-à-dire marcher, mettre en mouvement quelque chose qui était mort, et trouvé par l'introduction d'une idée le moyen de créer de la force et de l'énergie avec de l'inertie, ce jour-là, l'on est pris. On est amoureux des moteurs, et si l'on n'en rêve pas la nuit, c'est qu'on a le sommeil tranquille, naturellement.

Le tricycle de Renaux, 260 kilos, 1m,20 de voie. Il ne faut que 3 hommes pour le pousser au départ. Heureusement qu'il a un débrayage et qu'on peut lancer son moteur avant de partir.

Or à quoi bon voir sept, huit, dix hommes montant exactement le même outil, le même moteur? N'en suffit-il pas de deux ou de trois qui le montent bien et lui fassent donner son maximum. Je dis deux ou trois, parce qu'enfin il faut admettre que quelque chose, si parfait qu'il soit, peut ne pas l'être toujours, et que, pour bien comparer les choses, il faut toujours les comparer dans ce qu'elles ont de meilleur. Eh bien, au dernier critérium des motocycles, il y

La roulotte du départ : très pratique pour abriter les contrôleurs. Malheureusement, elle n'est pas automobile, mais cela viendra.



Baras, deuxième à 9 secondes du premier, sur son tricycle Perfecta, a couvert la distance en 1 h. 25' 8" 2/5.

(Clichés J. Beau. V. G. A.)

avait deux fois plus de moteurs différents qu'il n'y en eut au précédent, où il y avait deux fois plus de partants.

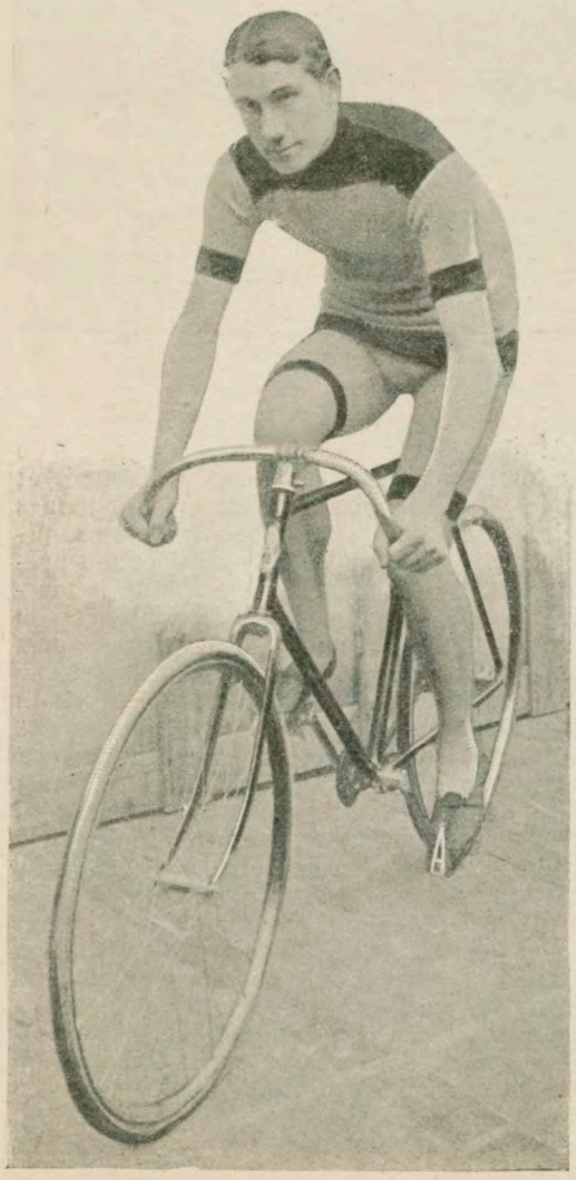
L'ensemble n'est-il pas plus instructif, et la course n'y gagne-t-elle pas en intérêt, sans compter qu'elle est épurée de toutes les non-valeurs de direction qui, jadis, n'étaient qu'encombrantes, et qui, aujourd'hui, avec les vitesses actuelles, deviennent dangereuses? Serrons les rangs! Serrons-les dur!

Mais ne voilà-t-il pas que je vais vous faire un cours de morale. Je m'en aperçois peut-être à temps pour ne pas trop encore vous ennuyer. Mais que voulez-vous? Ce n'est pas « celle qui nous reste » que j'aurais dû écrire en tête de cet article-là, ce n'est qu'une constatation, et j'aurais dû former un vœu en écrivant « celle qu'il faut nous conserver ».

GEORGES PRADE.

P.-S. A ceux qui douteraient de l'influence des courses sur le développement de l'industrie automobile, nous pouvons citer le fait suivant : parmi les spectateurs du Critérium, on se montrait un richissime Américain, M. Albert C. Bostwick, qui vient de payer 60,000 francs la voiture avec laquelle M. René de Knyff a couru les épreuves de Pau et de Nice.

Marcellin, gagnant du critérium des motocycles, 100 kil. sur la route d'Etampes à Chartres, le 10 mai. — Marcellin, sur son tricycle Perfecta, à moteur Buchet, muni de pneumatiques Dunlop, a couvert les 100 kilomètres en 1 h. 24' 58" 4/5.



Hary Elkes. le stayer américain qui a battu dimanche dernier Edouard Taylor dans un match d'une heure au vélodrome du Parc des Princes.

Taylor. Elkes.

Avant le départ du match. Les deux concurrents.

UN GRAND MATCH

Le premier grand match de l'année s'est disputé dimanche dernier au vélodrome du Parc des Princes. Il mettait en présence Edouard Taylor, le gosse invincible recordman de l'heure avec 62 kil. 313 m., avec l'Américain Henry Elkes, depuis quelque temps déjà en France, mais dont c'était la première apparition sur nos pistes. Deux fois déjà, en Amérique, le Français avait succombé devant son rival, mais sur des pistes minuscules et irrégulières. Dimanche, Taylor n'a pu prendre sa revanche. La faible distance, — 150 mètres environ — qui séparait les deux matcheurs permet d'épiloguer sur le résultat, d'autant que tous deux ont eu des accidents de machine et de pneu. La rencontre, en tout cas, a permis de se rendre compte qu'on était en présence de deux hommes de haute classe. L'un, Taylor, plus vite peut-être, à l'allure plus coulée, au style comparable seulement à celui de Michael; l'autre, plus courageux, avec un cœur comme celui d'Arthur Linton.

Quant à la distance couverte, 55 kil. 450 m., il ne faut pas la rapprocher du record. Les tandems qui étaient exclusivement employés comme entraîneurs, sont loin d'abriter leur homme comme les tricycles; en outre il a fait toute la journée une effroyable tempête de vent qui constituait un terrible handicap.

M. V.

(Clichés J. Beau. V. G. A.)

Nos petites Annonces

A la demande de nombreux lecteurs, amateurs d'objets de sport, désireux d'avoir sous les yeux la liste des « occasions » et le moyen de vendre ou échanger des objets qu'ils ont déjà, nous allons donner à notre rubrique des **Petites Annonces** *une extension considérable.*

Nous publierons dans le deuxième numéro de chaque mois un supplément de quatre pages qui sera consacré à ces **Petites annonces**. *Le premier de ces suppléments mensuels paraîtra le* **DIMANCHE 10 JUIN** *et nous accepterons les insertions jusqu'au* **vendredi 1er juin**.

Le prix est fixé à **0,05 centimes le mot compté télégraphiquement**.

Nos abonnés auront droit dans le courant de leur abonnement à 25 lignes gratuites dans ce supplément.

Les petites annonces ayant un caractère de commerce régulier ne seront acceptées dans ce supplément qu'au prix de 0 fr. 15 le mot. La mention « écrire ou s'adresser aux bureaux de la **Vie au Grand Air** *» n'est pas admise.*

Il est inutile de faire remarquer à nos lecteurs que **jamais** *semblable moyen ne leur a été offert pour* **vendre, acheter** *ou* **échanger** *tous articles de sport, tels que* **cycles, motocycles, automobiles, fusils, voitures, chevaux, chiens, chasses, appareils photographiques, tennis, timbres-poste, bateaux, propriétés,** *pour* **demandes et offres d'emplois, etc.** *La* **Vie au Grand Air** *est lue, en effet, chaque semaine par plus de* **100,000 sportsmen** *appartenant à une* **classe riche et qui dépense.**

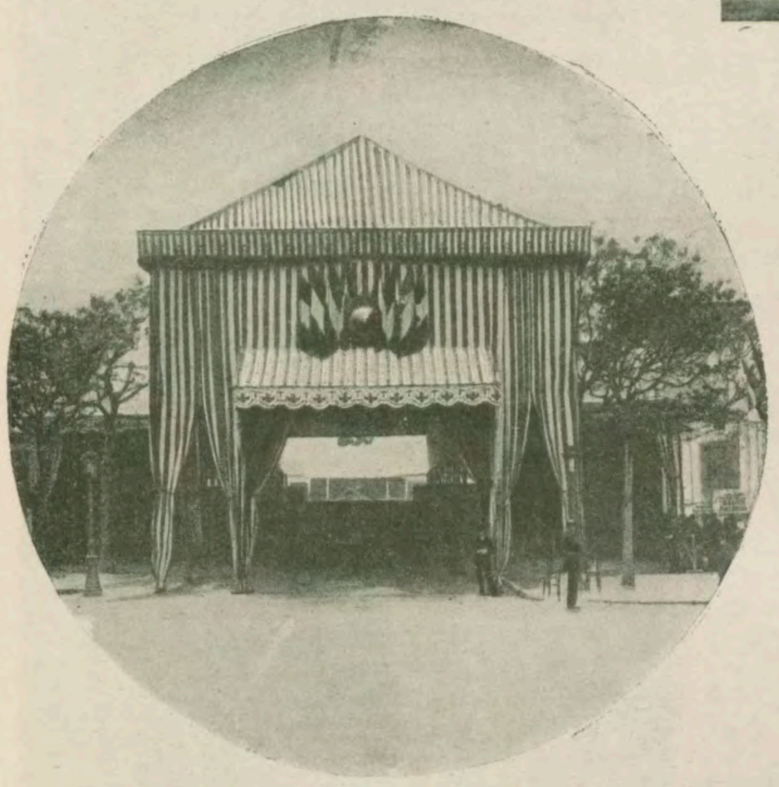
Nous recevons dès aujourd'hui les ordres d'insertion pour notre supplément du 10 juin.

LE CONCOURS HIPPIQUE
DE PARIS

I

Le jeudi 10 mai, au moment où paraissait la *Vie au Grand Air*, a commencé le troisième des grands concours hippiques de l'année organisé par la Société hippique française, qui doit encore nous donner en 1900 les concours de Vichy, de Boulogne-sur-Mer et de Nancy.

Pour la première — et la dernière fois — le concours central de Paris se tient sur la place de



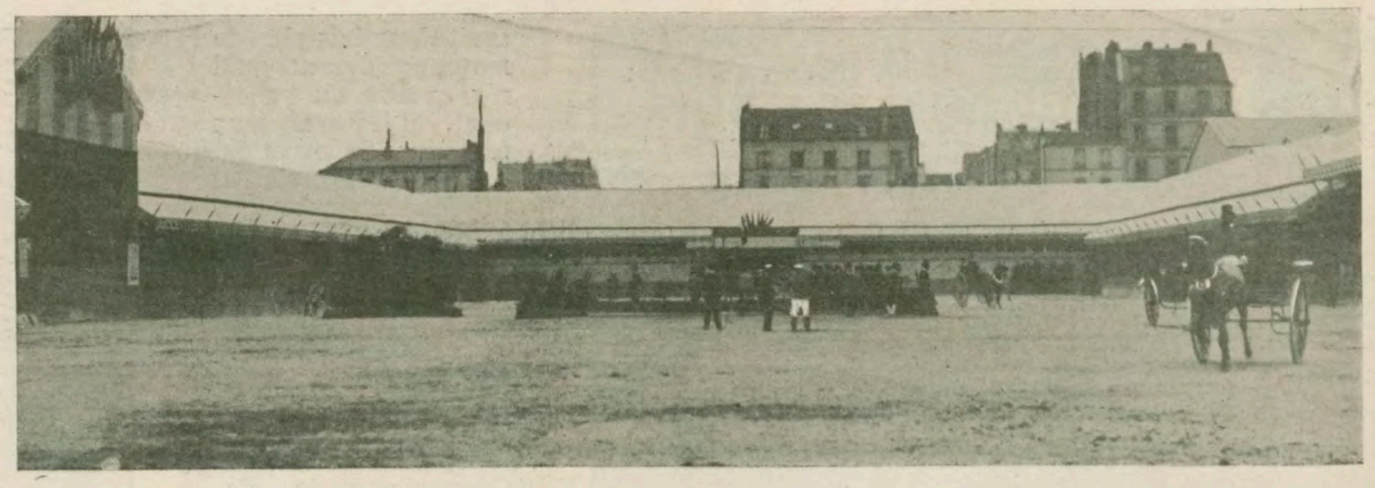
L'Entrée du Concours Hippique, place de Breteuil.

Breteuil, sur l'emplacement des anciens abattoirs de Grenelle, dans l'espace laissé libre par l'installation du Salon annuel de peinture.

Peu s'en est fallu cette année que le Concours hippique de Paris ne fût supprimé. La Société hippique française comptait sur la cour de l'Ecole militaire ; après la lui avoir accordée, le Ministre de la guerre la lui refusa ; heureusement qu'une entente est intervenue entre les comités de la Société hippique et de la Société des Artistes français. Ce dernier céda une partie du terrain qu'il avait loué à la Ville, et malgré son éloignement, l'Hippique, solennité sportive et mondaine par excellence, sera aussi brillant que les années précédentes.

Les frais d'installation et d'organisation ont été cette année, plus que doublés, et aussi le travail du sympathique et dévoué secrétaire de la Société, M. Collière.

A l'entrée du concours, place de Breteuil, se dresse une marquise monumentale : elle fait face à la tribune présidentielle, qui, en prévision des invités que pourra avoir le chef de l'Etat, est beaucoup plus vaste qu'à l'ordinaire ; elle a quatorze mètres de hauteur sur dix de largeur, et sa décoration a été faite par le Garde-Meubles. Toutes les tribunes sont recouvertes de toile imperméable ; tout le long est posé un vélum.



Aspect général de la piste.

La piste a les dimensions habituelles ; mais pour la première fois, à Paris du moins, sinon en province, elle est en plein air, de sorte que si le ciel nous gratifie de quelques averses, les concurrents pourront se croire en pleine campagne suivant une chasse à courre. Les obstacles ont également la même disposition ; l'année dernière, à la Galerie des Machines, aux côtés de la rivière s'élevait un des piliers de la salle des fêtes ; cette année, c'est une des ouvertures du puits artésien, il y avait là une petite construction qu'il a fallu démolir et masquer par un massif de verdure.

Les écuries ont été installées avec le soin traditionnel, elles sont vastes et bien aérées ; mais au lieu d'être formées par une longue file de stalles comme précédemment, ce sont des travées parallèles ; le paddock est en arrière du petit côté gauche de la piste. De ce même côté se trouvent le buffet et le Salon hippique, qui contient quelques jolies toiles. Parmi les envois relativement peu nombreux des exposants : une *Chasse en Algérie* et une *Diligence algérienne* de M. Alfred Parys ; une excellente *Scène de chasse* de M. Tavernier ; d'excellents *Chevaux de labour* de M. G. Guignard. Puis, au hasard du catalogue, des œuvres signées Gustave Parquet, Brunet-Houard, Crafty dont les aquarelles sur la grande armée sont fort curieuses, de Castex, Doldier, Doignes, baron Finot, L. Brown, du Passage, J. de Montbel, etc.

A la sculpture, noté les signatures de la vicomtesse de Villeneuve, Bargemont, Tourgueneff, du Passage, Joire, J. de Montbel, etc.

Le jury, comme les années précédentes, est présidé par le comte A. de Juigné, et les présidents des divers jurys de classes sont : MM. le baron du Teil de Harell, marquis de la Haye-Jousselin, duc de la Force, marquis de Barbentane, baron de Carayon-Latour, général Baillod et

Quatrième classe, 1re division. Chevaux attelés seuls.

prince A. d'Arenberg. Pour le concours spécial de dressage et de manège, la tenue des hommes et des écuries, les examens d'équitation pour jeunes gens, c'est le marquis de Maubois qui est examinateur, et les trois jurys sont respectivement présidés par MM. le baron du Teil de Harell, le marquis de Barbentane et le général baron Farel de Kerbach. 431 chevaux sont inscrits pour les prix de classes, se décomposant en 265 originaires de Normandie, 25 du sud-est, 39 de l'ouest, 31 du sud-ouest, 7 du nord et 5 de l'est ; 9 sont inscrits sans désignation d'origine, 209 sont des chevaux de quatre ans, 134 de cinq ans et 88 de six ans.

Au programme habituel du concours central est venue s'ajouter cette année une série de prix internationaux destinés aux équipages et chevaux de maîtres, et aux chevaux de trait.

Le nombre des cavaliers pour les sauts d'obstacles pensent devoir être en augmentation sur l'année dernière ; de nombreux officiers prennent part aux épreuves civiles et pour se conformer à la circulaire ministérielle, ils se présentent en tenue. Nous verrons peut-être, comme à Nantes et comme à Lyon, la Coupe être gagnée par un officier en tenue

Commission d'admission. Réception des chevaux.

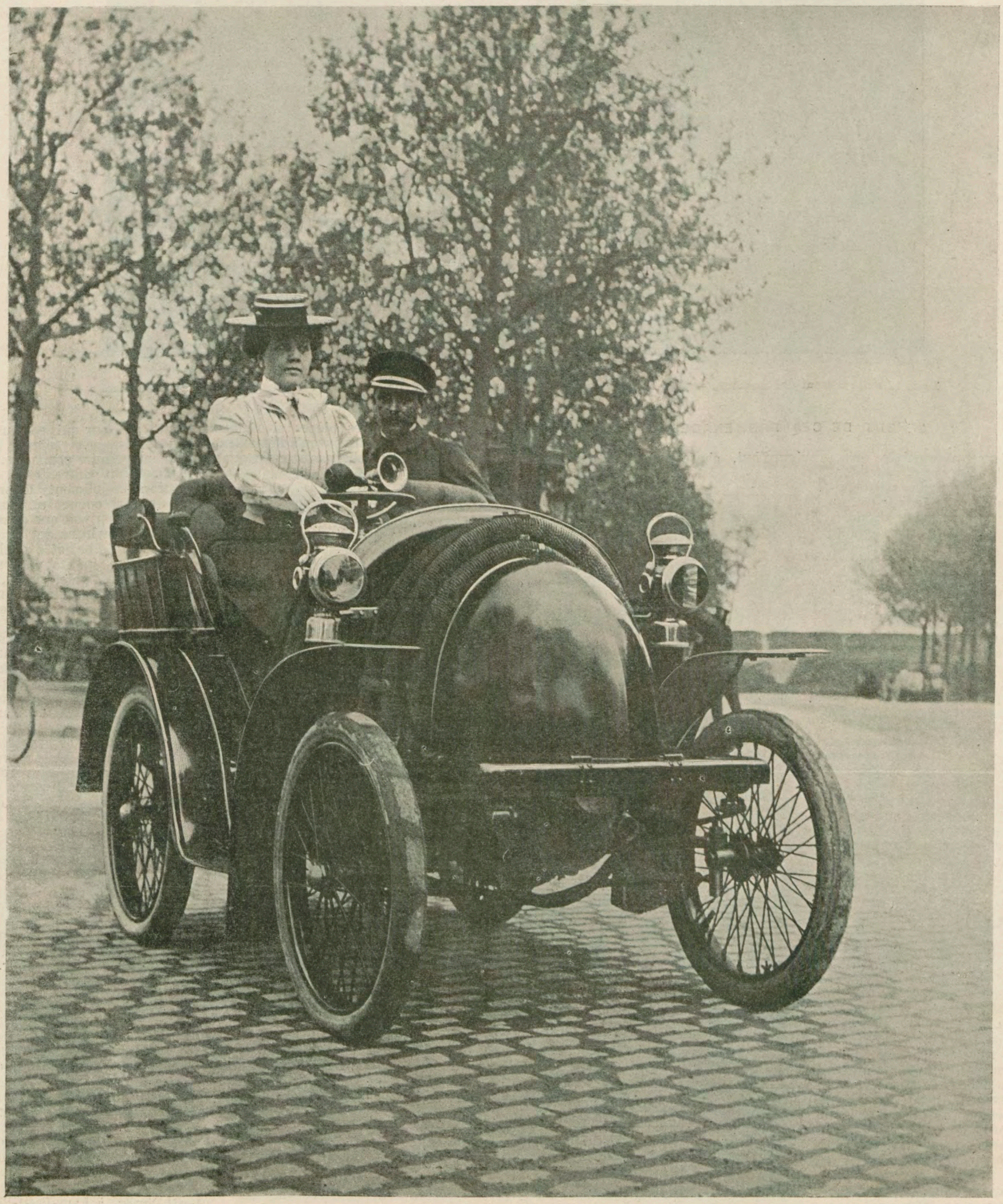
(Clichés Trézel.)

(*A suivre.*)

Paul MÉGNIN.

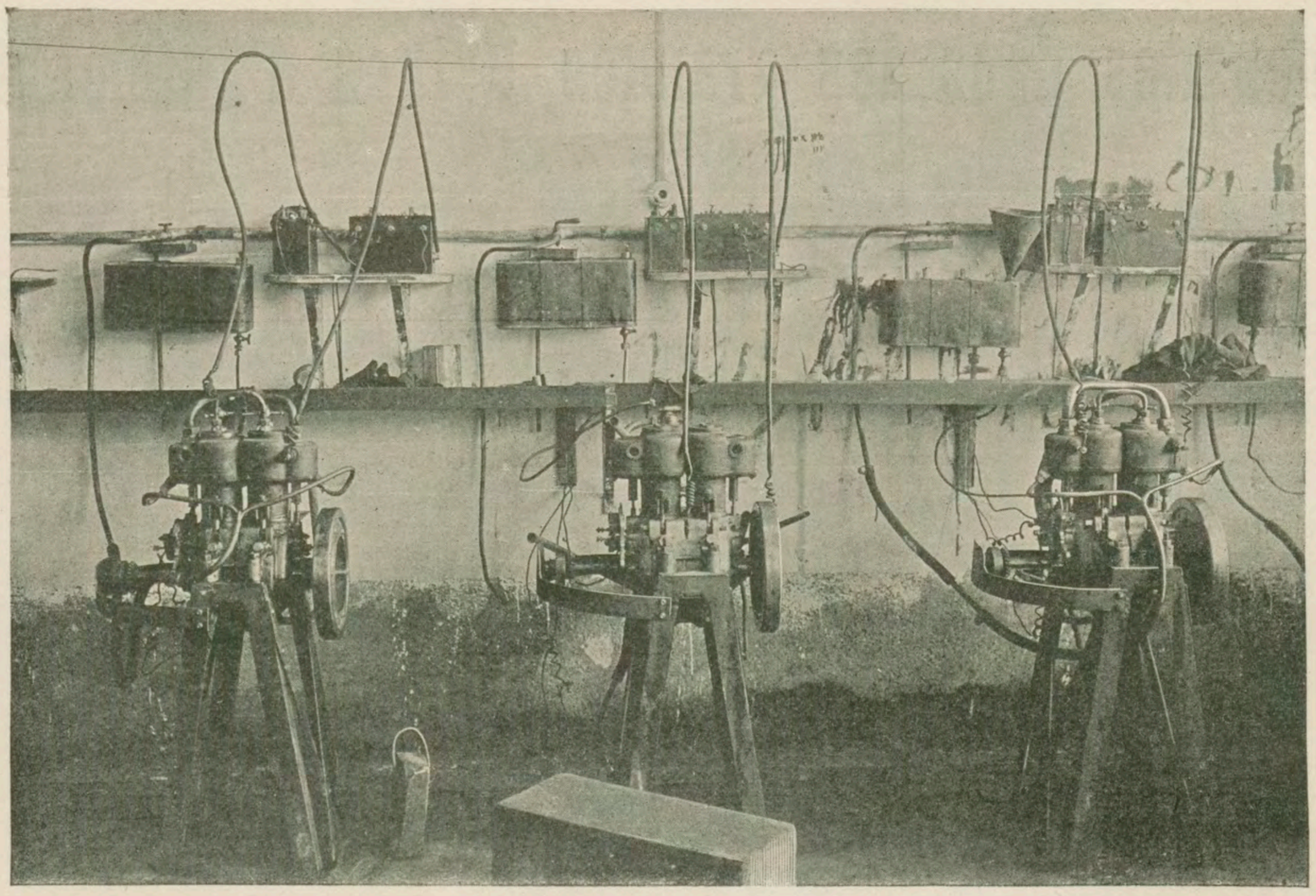
Promenades dans les grandes Usines d'Automobiles

I. — LES ÉTABLISSEMENTS DECAUVILLE



(Cliché Carle de Mazibourg.)

La nouvelle voiture Decauville de 8 chevaux, à refroidissement par circulation d'eau.



Dans la salle d'essai des moteurs. — Comment on essaye le moteur au frein et comment on voit s'il est « bon pour le service. »

LE BUT DE CES PROMENADES

La voiture automobile est, aujourd'hui, chose universelle. Dans sa rapide et étourdissante fortune, le véhicule sans chevaux a su se faire connaître, se faire admirer, se faire craindre. Si la foule, si le gros public ignorent peut-être encore le « fin du fin » du moteur, on n'en est plus à confondre aussi grossièrement la vapeur et le pétrole, et l'on ne nous en voudra pas en haut lieu de déclarer que c'est aux courses et aux manifestations sportivo-automobiles que cet apprentissage est dû.

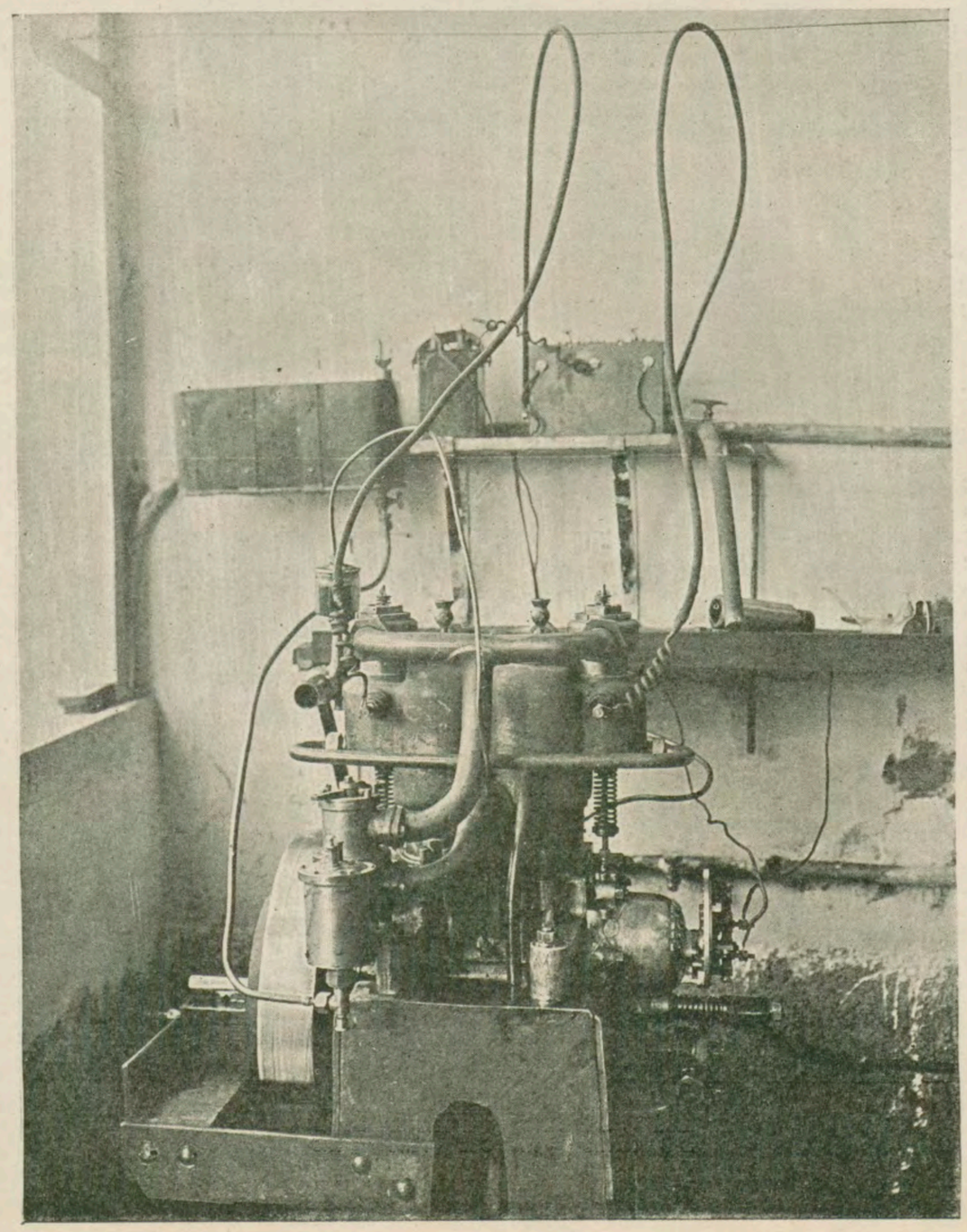
Mais, puisqu'à présent nous n'avons plus de courses et que l'éducation première du public est faite, il s'agit de la continuer.

Et nous croyons de notre rôle, à nous qui nous sommes depuis si longtemps employés à vulgariser par l'image et par la plume les créations des grands industriels et à faire connaître au grand public les voitures automobiles, de lui décrire non pas techniquement, mais à grands traits, la façon dont elles se fabriquent.

LES ÉTABLISSEMENTS DECAUVILLE.

Une visite à quelque usine d'automobiles ne peut donc à ce sujet qu'être instructive et profitable. Et comme, chaque fois que la chose est faisable, il faut joindre l'agréable à l'utile, le choix, pour cette visite, des vastes usines de la Société nouvelle des Établissements Decauville était particulièrement indiqué.

On peut, en effet, considérer ces usines comme le type, le modèle des usines les plus perfectionnées et les mieux comprises de l'industrie nouvelle. Aussi, au point de vue de la construction des voitures automobiles, depuis la transformation des matières jusqu'au montage des pièces si rigoureusement précises qui sortent des belles machines-outils, jusqu'à l'émaillage et au vernissage si soignés, nulle maison ne peut rivaliser avec celle que nous allons prendre comme but.



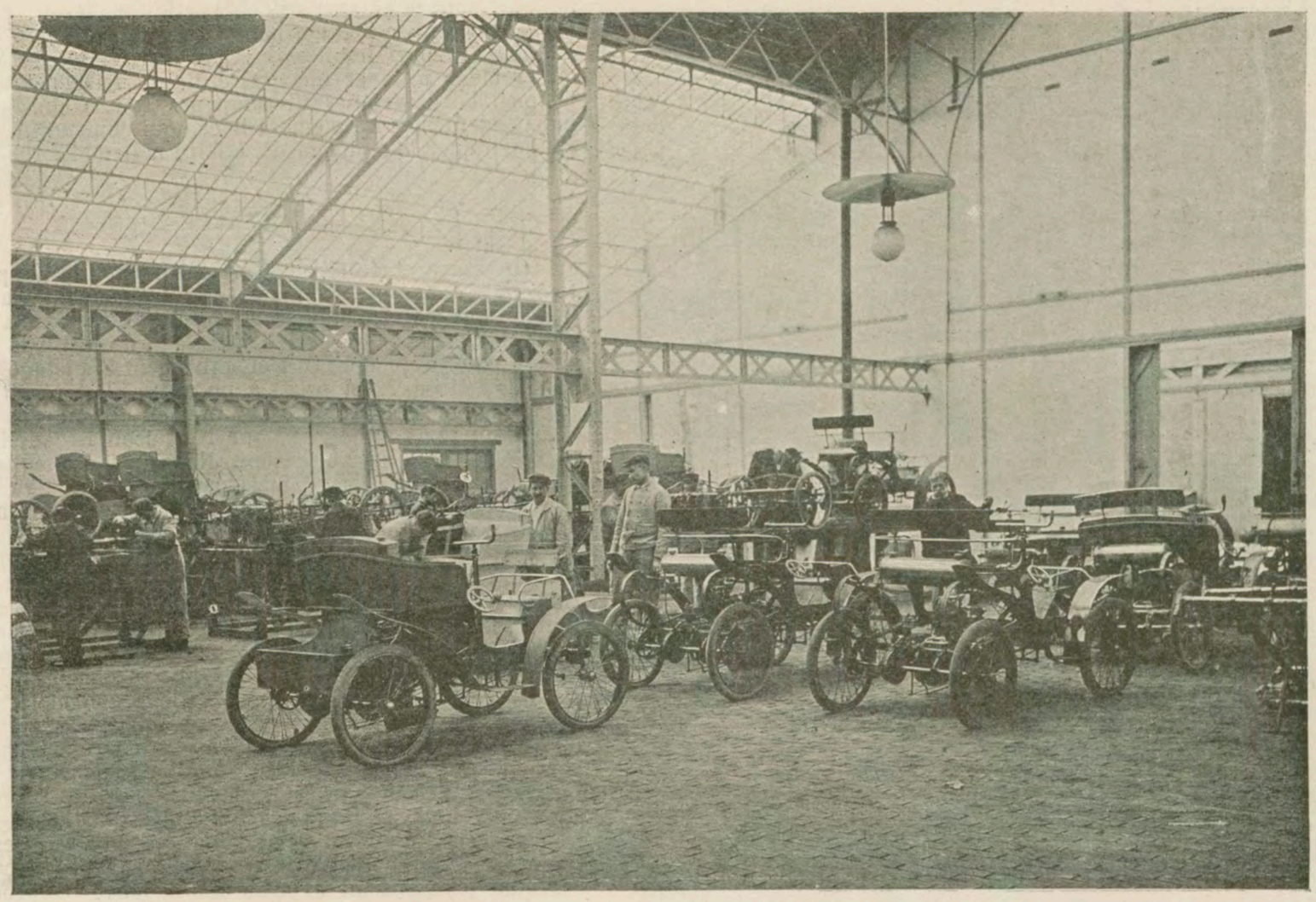
Le moteur 1900. — 8 chevaux, circulation d'eau. — La dernière création de Decauville.

Et, d'un autre côté, leur situation si joliment favorisée, dans un pays coquet et pimpant comme on n'en voit que dans ces charmants environs de Paris, au bord de la Seine, et à quelques minutes d'une petite ville toute propre et très gaie, riante, cossue certainement, fera que notre visite sera aussi une promenade délicieuse, soit que l'on use pour s'y rendre d'un des trains qui partent plusieurs fois par jour de la gare de Lyon et conduisent à Corbeil, soit que l'on aille par la route, à bicyclette ou en automobile (35 kilomètres environ de Paris).

Le voyage en ce pays fertile, tout vert du printemps nouveau, est un plaisir doux et réconfortant. Les teintes diverses dont mai tache le paysage, le duvet déjà sérieux des prairies, la frondaison des arbres de clôture, les masses plus sombres des bois, le filet d'argent d'un ruisseau, ou la belle nappe blanche de la Seine, un soleil qui, capricieux comme un chef, tour à tour se cache, se dissimule et puis apparaît, splendide, tout cela constitue le décor mouvant le plus poétique qui se puisse imaginer.

AUX USINES

Ne nous laissons point entraîner par les attraits d'une nature aux aspects multiples et vigoureux, et stoppons à Corbeil. Car les usines de Petit-Bourg sont à Corbeil. Que l'on ne s'étonne point ; voici l'explication de ce qui pourrait tout d'abord sembler très étonnant. Jadis, les usines Decauville étaient bien situées à Petit-Bourg, à Evry-Petit-Bourg, et au bout de peu de temps, les machines qui en sortaient étaient



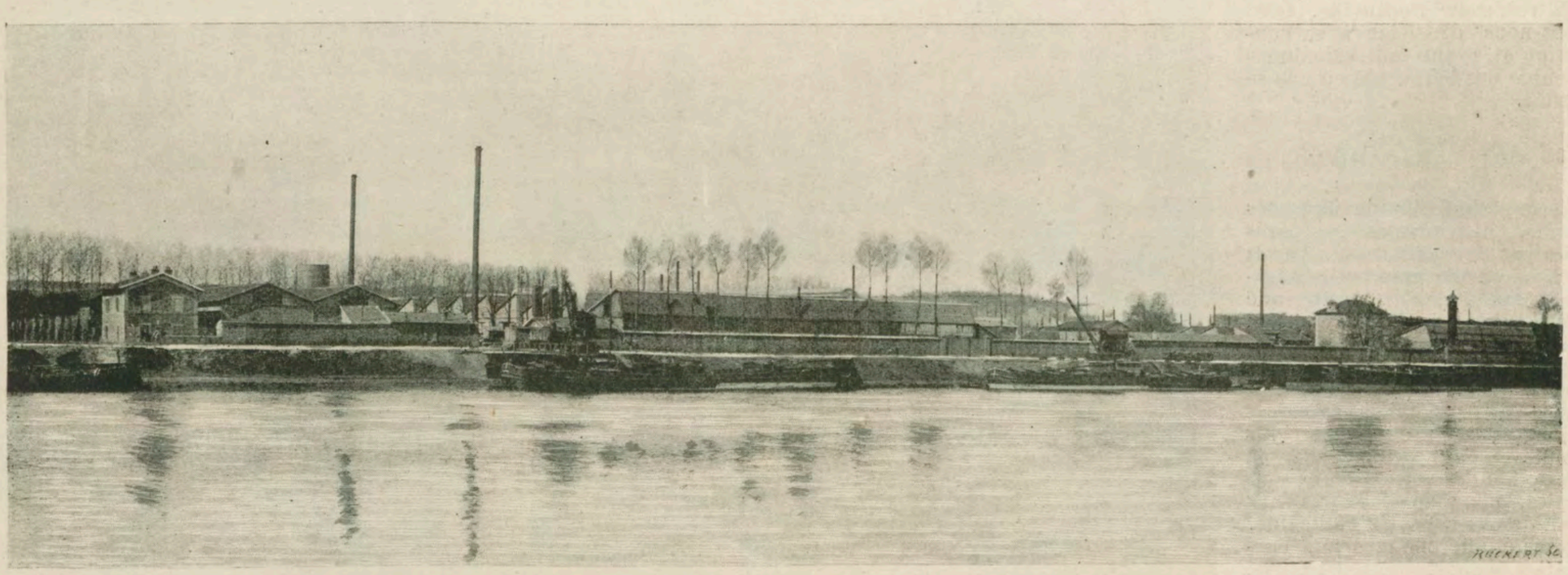
L'atelier de montage.

connues du monde entier comme venant de Petit-Bourg. Le nom devint fameux; il est aujourd'hui célèbre, universel. Mais cette renommée avait justement amené un si grand nombre de commandes de constructions que les usines étaient insuffisantes. Elles s'en allèrent à Corbeil, où un emplacement de plusieurs hectares, situé à souhait, sur les bords du fleuve, et à quelques pas de la ligne du chemin de fer fut aménagé avec tous les derniers progrès. Les bâtiments du Petit-Bourg ne furent point abandonnés pour cela, mais il arriva — ce qui arrive fréquemment, du reste — que la succursale éclipsa la maison initiale.

Et c'est ainsi que les usines Decauville, de Petit-Bourg, sont actuellement situées à Corbeil...

NE SORTEZ NI TÊTE, NI BRAS...

De la gare aux usines, il y a peut-être bien six minutes à pied. Mais croyez-vous un seul instant qu'en du temple de la locomotion, on puisse permettre au visiteur d'user de la locomotion naturelle pour couvrir les quelque



Les usines Decauville sur les bords de la Seine.

six cents mètres qu'il y a à parcourir et qu'on doive aller à pied? Non pas. Un petit train Decauville est là, qui vous attend, au moment où vous descendez du grand, pour vous emmener aux usines. Ce petit chemin de fer à voie étroite, nous ne ferons pas au lecteur l'injure de le décrire à nouveau. Aussi bien, y a-t-il quelqu'un qui ne se souvienne pas du plus couru des clous de l'Exposition de 1889? Le petit train Decauville transporta des millions de voyageurs pendant une demi-année; sa vitesse était considérable; la voie était extrêmement étroite; les départs successifs très fréquents. Malgré toutes ces chances d'accident, on n'eut, pendant toute la durée de l'Exposition, à déplorer qu'une seule victime; encore payait-elle durement une imprudence et une désobéissance; car les recommandations en toutes langues s'étalaient sur les murs, et l'on a encore conservé, aux usines de Petit-Bourg, une collection de ces fameuses affiches : « Attention! Ne sortez ni tête, ni jambes! »

Cette absence presque complète d'accident, on pourrait dire d'incident, prouve combien est remarquable la construction de Decauville.

Depuis cette époque, on n'a fait qu'y gagner en expérience; les méthodes se sont améliorées et c'est dire que ce passé, dont les conditions de travail étaient moins parfaites qu'aujourd'hui, est un garant d'à-présent et de l'avenir.

Du reste, il ne faudrait pas croire qu'après un usage aussi pénible, les trains légers de l'Exposition de 1889 aient été, comme les vieux chevaux, réformés, mis hors d'usage. Non seulement, ils étaient en excellent état, mais ils ont été transportés aux colonies, et bon nombre d'entre eux fonctionnent encore maintenant, sans avoir du tout cessé pendant ces onze dernières années.

On voit donc que, préparés d'aussi excellente façon à la préparation des véhicules automobiles, les dirigeants de la maison Decauville devaient livrer au public toujours en quête de neuf et de mieux, non seulement du neuf et du mieux, mais encore du neuf et du très bien, presque du parfait.

La piste d'essai. — Une ligne droite.

Et, effectivement, dès que la voiturelle Decauville parut, elle conquit à la fois les suffrages des connaisseurs et des amateurs de jolis véhicules, et les victoires dans les courses d'automobiles. On se rappelle certainement son coup de début — un coup de maître — dans la grande épreuve de l'A. C. F., Paris-Amsterdam et retour.

Ces petits véhiculets, tout mignons à côté des monstres qui bondissaient au départ, semblaient fatalement condamnés à une avarie quelconque et prochaine. Or, la voiturelle Decauville se contenta de gagner sa catégorie et de battre de loin tous ses concurrents.

Mais n'anticipons pas, nous examinerons plus loin et avec plus de détails les succès sportifs obtenus par la voiturelle Decauville. Contentons-nous d'assister à sa construction et, avant tout, examinons l'ensemble des bâtiments où elle se construit.

LES BATIMENTS DIVERS

Cette série de bâtiments vastes et hauts, bien disposés, séparés chacun par de grandes cours, paraît être à elle seule une petite localité. Et ma foi, c'est toute une réelle population qui vit là, du matin au soir, contente, tranquille, travailleuse, respirant un air pur et profitant du soleil dès que le moindre rayon se glisse à travers les nuages; près de douze cents personnes sont occupées à la construction des voiturelles et sont réparties, pour le labeur, dans chacun de ces corps de bâtiments.

Nous étudierons plus loin l'organisation sociale, si l'on peut dire, de tous ces braves ouvriers et employés de toute sorte.

Sans entrer dans les détails techniques dont ce n'est pas ici la place, nous pouvons parler un peu du travail qui se fait dans cette grande ruche incessante qui s'appelle l'usine Decauville de Petit-Bourg. Il y a l'atelier de fonte du moteur, dont la culasse est en partinium léger; puis il y a la salle de mise au point, qui exige naturellement beaucoup de délicatesse et de doigté. Les plus habiles ouvriers sont employés à cette tâche particulièrement utile et nécessaire. Il faut faire l'alésage, il faut faire les pistons, l'excentrique, les soupapes, toutes choses qui sont à la fois indépendantes et intimement liées, qui concourent à donner la vie, à communiquer le mouvement, à faire naître la force et la vitesse.

LA SALLE D'ESSAIS

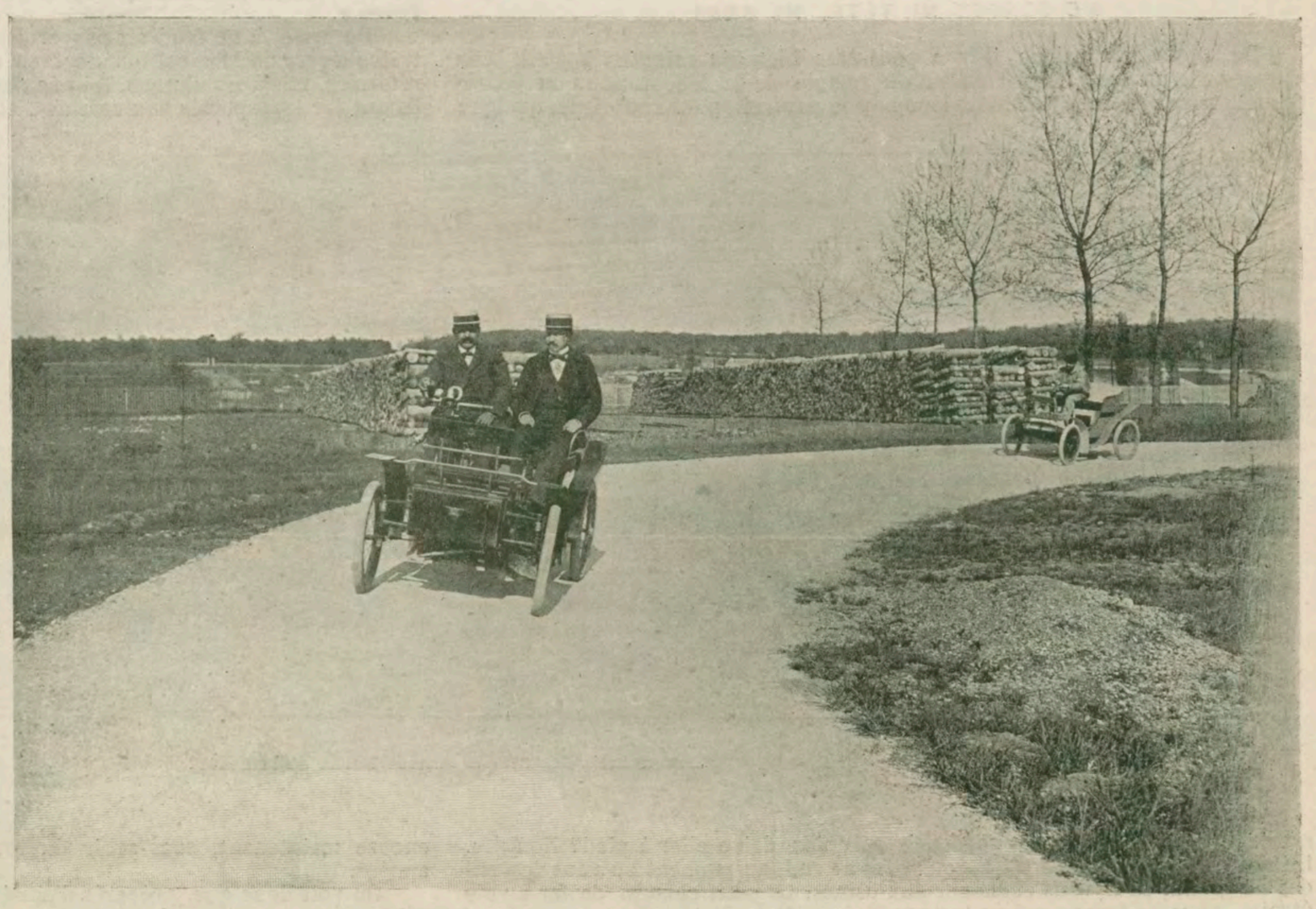
On essaye, et c'est à quoi sert une nouvelle salle spéciale dont une photographie donne la vue très exacte. Le moment d'anxiété se reproduit chaque fois qu'un moteur est monté, et que pour la première fois on le met en « activité de service ». Il s'agit de savoir si tout le mal que l'on s'est donné jusqu'alors sert effectivement à quelque chose. Les résultats sont-ils heureux? On passe à un autre. Les résultats sont-ils simplement satisfaisants? Cela n'est pas assez et on repasse le moteur, peut-être bon, mais pas assez pour la maison Decauville, aux ouvriers qui ont collaboré à sa fabrication. Nous n'ajoutons pas : « Les résultats sont-ils mauvais? » car jamais pareille alternative ne se présenta aux usines de Corbeil; mais l'on peut affirmer sans crainte que si, pour une raison quelconque, le moteur ne fonctionnait que médiocrement, on n'hésiterait pas une seconde à le recommencer complètement.

La salle des essais, à proximité des ateliers de première construction vient encore d'être nouvellement agrandie : c'est une habitude, à la maison Decauville, de toujours essayer et essayer encore un moteur avant de le livrer au client. C'est de cette façon que jamais plainte ne se produit; et loin d'avoir à se blâmer eux-mêmes de cette conscience, de ces scrupules, trop rares dans la hâte que mettent nos fabricants à produire et à vendre, les directeurs de la maison Decauville ne songent qu'à persévérer dans une voie où ils ont rencontré tant d'encouragements et d'approbations... sans oublier le succès.

Voyez. Les moteurs sont installés sur des supports, tandis que les accumulateurs sont reliés à leur bobine, et sur un geste du mécanicien la force se manifeste et les observations sur les moteurs peuvent commencer. Un modèle « 1900 » (huit chevaux, circulation d'eau) seul ronronne joyeusement et avec une cadence irréprochable.

LE HALL DE L'ÉLECTRICITÉ

Nous parlions de l'électricité. Une mention spéciale s'impose pour les superbes ateliers d'électricité des usines Decauville. Tout nouvellement non pas installés mais réinstallés, agrandis, renouvelés, ils constituent l'un des plus beaux des halls de l'usine. Nous en publions, plus loin, la reproduction d'une vue photographique qui en montre assez bien les larges dimensions et les aménagements si pratiques et si simples en même temps que répondant à toutes les exigences du maniement d'un fluide aussi délicat et d'une violence aussi terrible que l'électricité. C'est là que se font toutes les batteries et que se prépare aussi, dans le silence du labeur de création, une petite voiture électrique dont on dit merveille. Et l'on n'a pas l'habitude, à la maison Decauville, de vendre la peau de l'ours avant d'avoir



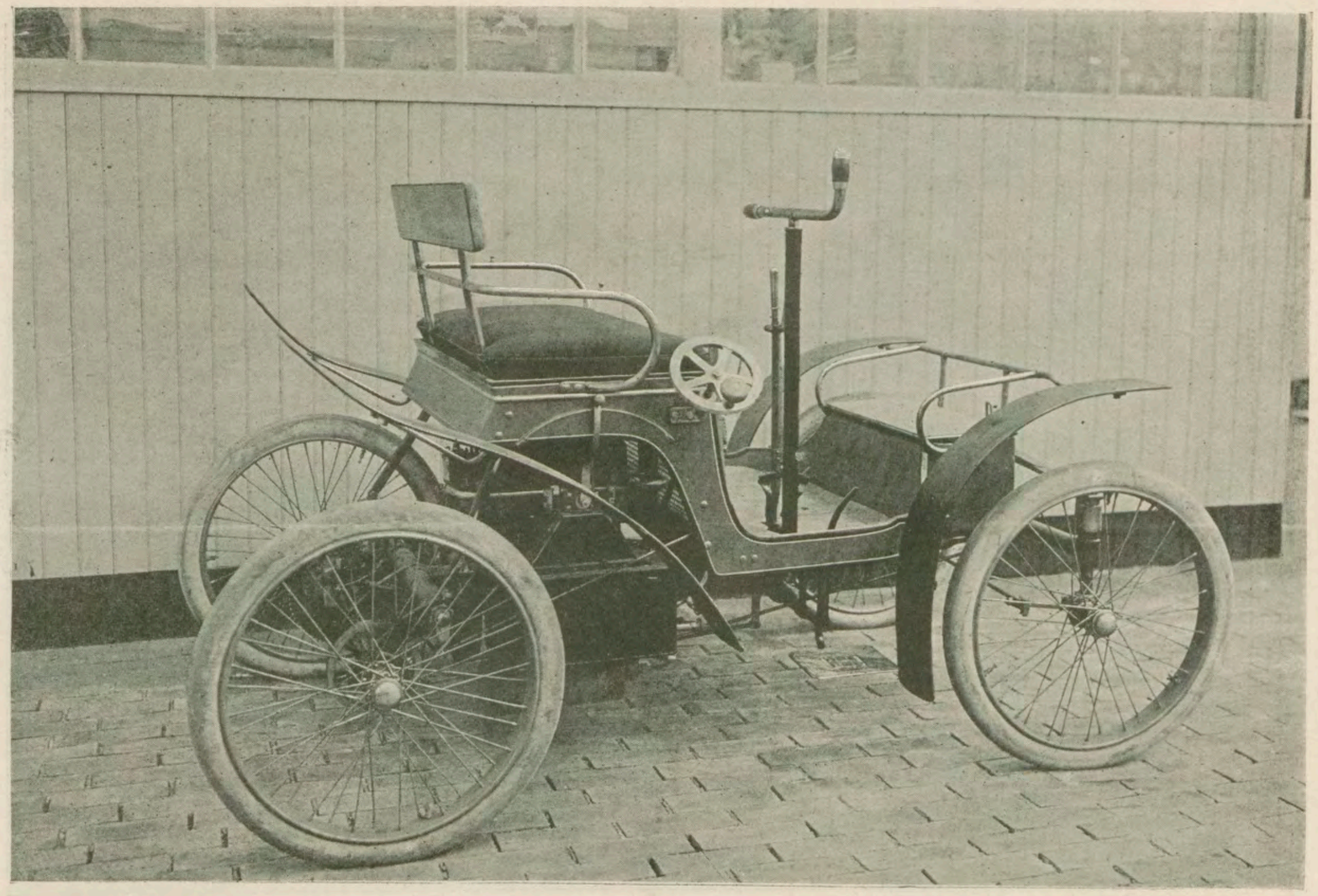
La piste d'essai. — Un virage.

tué la bête, non plus que de rien avancer sans avoir la certitude. Du reste, c'est également dans ces ateliers que se construisent les tramways électriques Decauville.

Il s'agit maintenant de réunir toutes ces pièces éparses et d'en composer la « voiturelle ». L'atelier de montage est destiné — son nom l'indique — à abriter ces travaux d'assemblage dernier, travaux au moins aussi précis, aussi délicats et minutieux que tous ceux que nous avons suivis jusqu'à ce moment. On peut voir par notre photographie que les membres réunis forment un corps fort plaisant, le corps de la coquette demoiselle que l'on a joliment appelée *voiturelle*. Le bâtiment des ateliers de montage est aussi d'une grande superficie. La lumière y arrive très vive et, de plus, des becs électriques très puissants permettent, quand besoin est, de suppléer à l'insuffisance de l'éclat de la lumière naturelle.

Le montage des moteurs, nous venons de le dire, ne se fait qu'après un essai des plus rigoureux. Ces essais sont si absolus, si complets qu'il faut que les moteurs marchent pendant vingt-quatre heures consécutives sans ratés, — malgré les trépidations des piliers sur lesquels reposent les moteurs et qui reproduisent les trépidations si fâcheuses des véhicules qu'on ne peut certes éviter, mais qu'il faut, justement pour cette raison, prévoir.

Donc, si au bout d'un temps quelconque, quatre, cinq, six heures, sept heures, dix heures, on constate un défaut, même léger — de fonctionnement dans un moteur — celui-ci est renvoyé à l'atelier pour repasser à l'examen plus tard et n'être accepté et reconnu bon pour le service qu'après l'épreuve de vingt-quatre heures entières.



La voiturelle à deux vitesses.

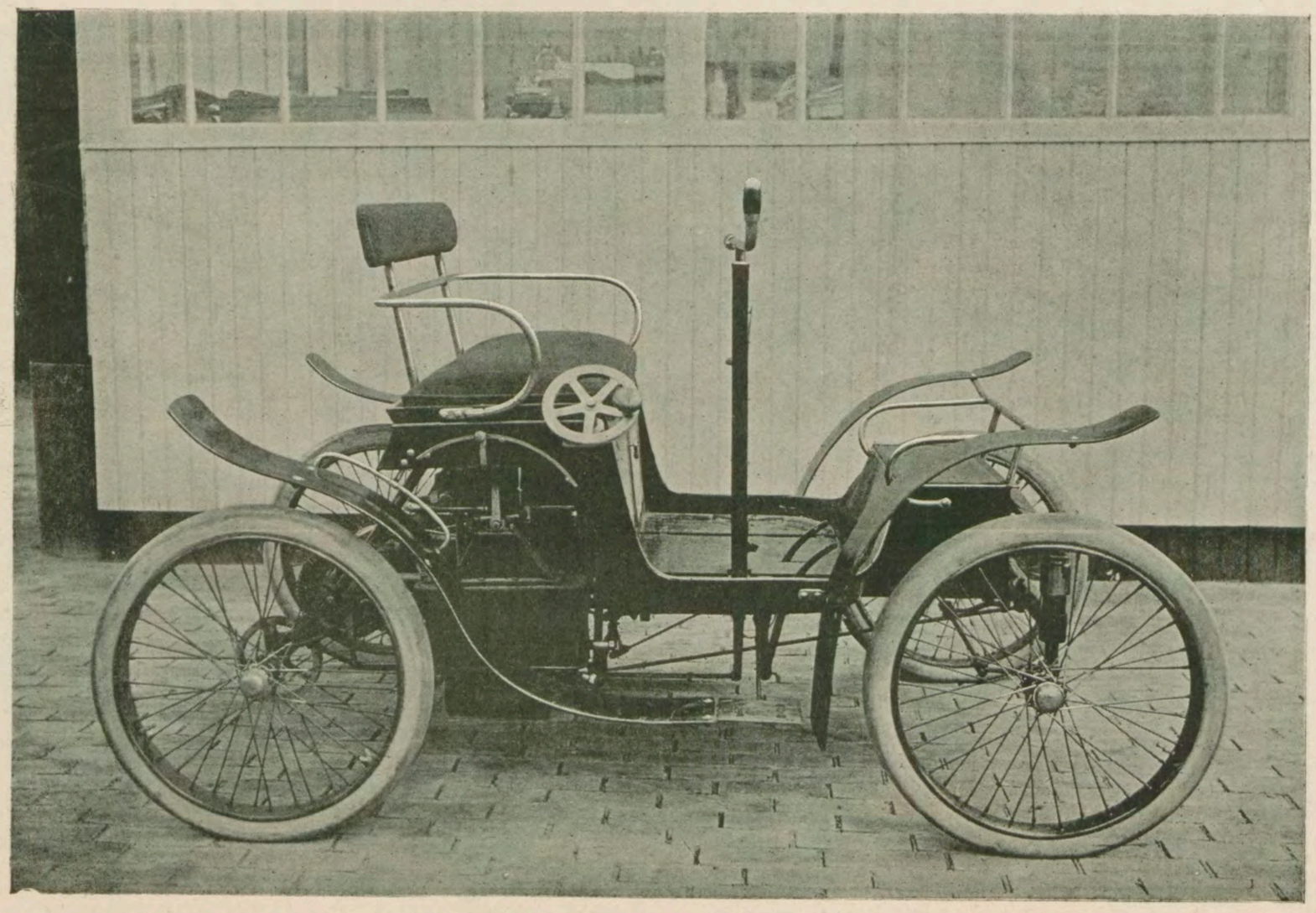
L'AUTOMOBILODROME

On est ainsi certain d'avoir des voitures marchant aussi parfaitement que possible. Mais cela ne suffit pas encore à la maison Decauville. Le moteur a été expérimenté, c'est possible. Il faut maintenant expérimenter la voiture; et dans ce but un automobilodrome a été créé dans un des prés dépendant des usines de Corbeil. Ainsi, le projet dont on parlait dernièrement dans les milieux automobiles ne constitue point du tout une innovation; l'automobilodrome Decauville existe et rend de grands services depuis longtemps déjà.

Ce n'est pas uniquement, on peut le voir, une simple piste que l'automobilodrome de Corbeil; c'est une réduction de la route. Les virages permettent de belles vitesses, et les lignes droites aussi; les accidents de terrain, les côtes, les coudes, les caniveaux, etc., permettent de voir de quelle façon se comporte la voiturelle en chacune de ces difficultés. Inutile d'ajouter que toujours elle sort triomphante de ces obstacles voulus qui démontrent amplement que le véhicule est assez grand pour se risquer sur la route.

Le conducteur? Oh! il n'a pas besoin d'être bien expérimenté. Un exemple : M. Ravenez, président du Conseil d'administration de la Société des Voitures automobiles des Etablissements Decauville aîné — un homme, soit dit en passant, à qui l'automobile doit beaucoup — possède une charmante petite fillette de dix ans qui conduit la voiturelle aussi bien qu'un mécanicien noirci sous la peau de cuir du parfait chauffeur.

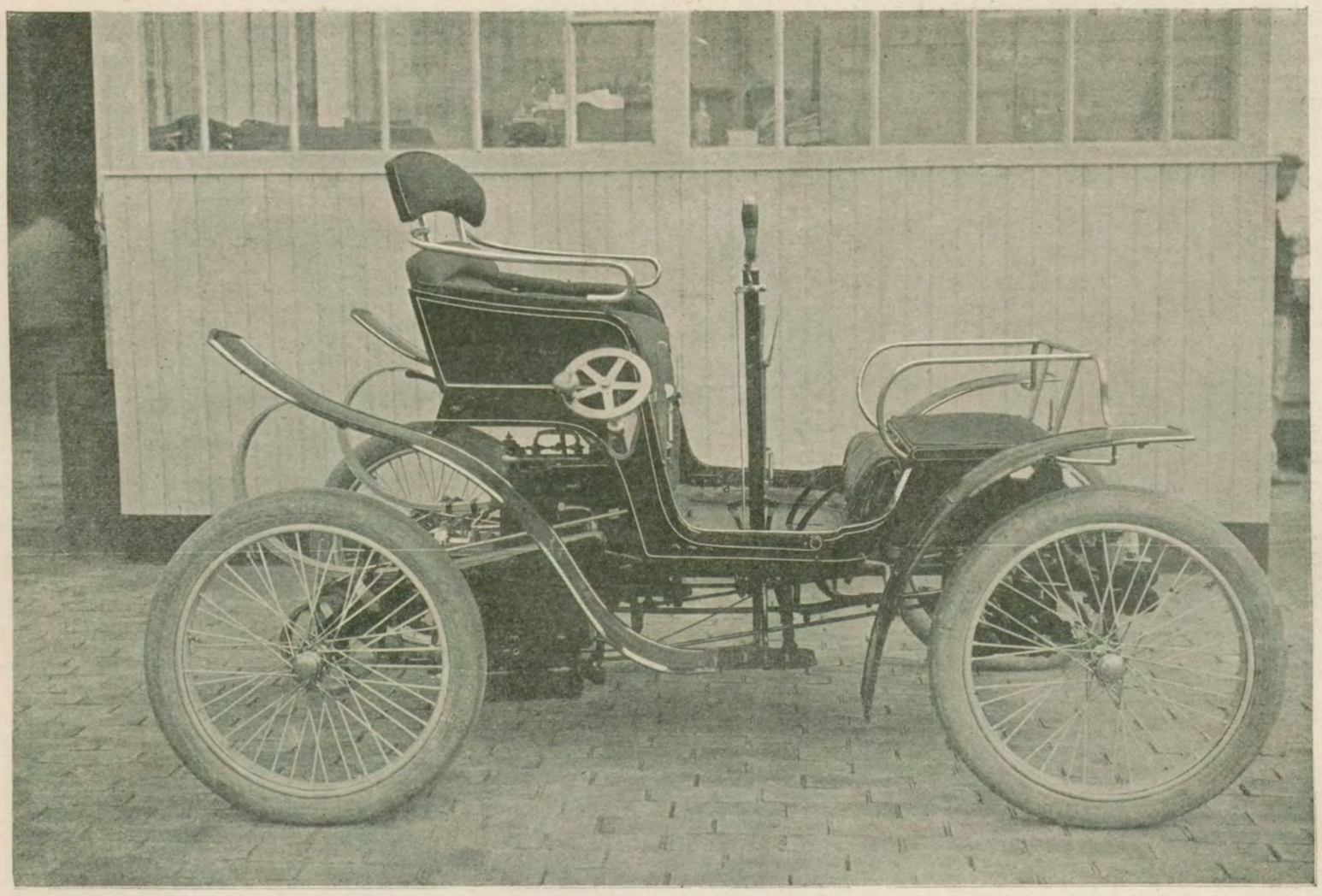
Et c'est ainsi que la voiturelle Decauville, par une construction soignée et par des essais répétés, a acquis la juste réputation dont elle jouit actuellement en France. D'ailleurs, le type primitif s'est modifié suivant les progrès.



La voiturelle à trois vitesses.

DE PAS EN PAS...

Les perfectionnements apportés à ces véhicules ont même été très importants. En effet, à la voiture primitive à deux vitesses, faisant 25 kilomètres à l'heure, ont été substituées les voiturelles à trois vitesses, donnant 35 kilomètres; ce type a lui-même subi des perfectionnements très appréciables qui lui ont permis d'obtenir les résultats dont nous venons de vous entretenir.



La voiturelle à suspension à l'arrière.

Enfin, désireux d'assurer à son industrie un développement plus complet, la Société des Automobiles Decauville a songé à aborder la construction de la grosse voiture et elle a créé un moteur de huit chevaux.

De l'aveu de ceux qui ont expérimenté cette voiture, elle réalise la création d'un type robuste de grande vitesse et économique, car il est une question qui a été l'objet d'une étude toute spéciale, c'est celle de l'économie de consommation.

Les étrangers se sont si bien rendu compte de la valeur de ce véhicule que, sur le vu des plans de construction, la Fahrzeug-Fabrik d'Eisenach en a acheté les droits de fabrication pour l'Allemagne.

CHEZ NOS VOISINS

Du reste, la renommée des voiturelles Decauville à l'étranger est absolument digne de sa renommée en France. Et il est intéressant de donner le relevé des voitures livrées à l'étranger en 1899; le voici :

18 en Angleterre.
26 en Allemagne (sans compter les voitures fabriquées par nos concessionnaires).
7 en Hollande.
2 aux Indes Néerlandaises.
1 en Égypte.
1 en Grèce.
2 en Suisse.
13 en Italie.
4 en Espagne.
9 aux Etats-Unis.
4 en Belgique.
1 en Mandchourie.

Soit .. 87 voitures.

Ces résultats superbes, dont peuvent non seulement s'enorgueillir les directeurs de la maison Decauville, mais encore tous les amis de l'industrie nationale (car c'est une véritable victoire pour l'industrie nationale que cette exportation si rapide et si considérable), sont dus à M. Ravenez, un président de conseil d'administration d'une amabilité et d'une activité que l'on a souvent pu apprécier à l'Automobile-Club, et aux collaborateurs immédiats de M. Ravenez : nous vo lons parler du très compétent et laborieux M. Cornilleau, ingénieur en chef des usines, et de M. Legendre, un des plus anciens ingénieurs attachés à la maison Decauville. Et, pour être juste, il ne aut pas exclure de ce trop court palmarès tous les ouvriers, au sujet desquels quelques mots s'imposent.

LE GROUPEMENT DES OUVRIERS

En effet, ce serait une lacune grave que d'omettre dans le récit de cette visite la partie qui concerne ces braves travailleurs.

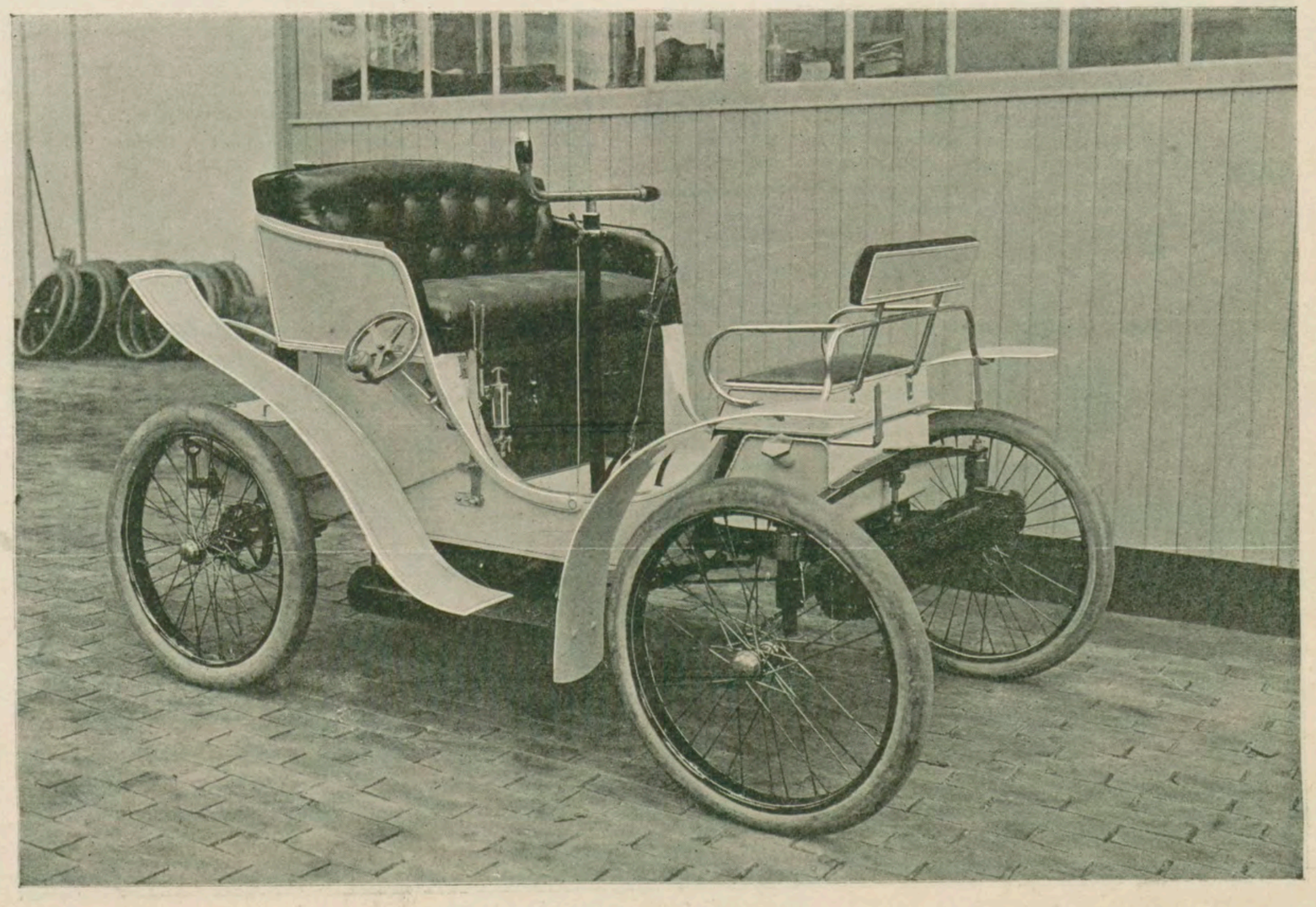
Les ouvriers sont intéressés à la vie de l'usine et à ses progrès incessants. L'usine, qui est leur propriétaire, leur loue en effet leur demeure à un prix tel qu'ils payent juste l'intérêt du capital de leur ma son. De plus, par un ingénieux et philanthropique système, les ouvriers payent de moins en moins cher leur loyer, si bien que les ouvriers qui sont restés fidèles à l'usine un certain temps arrivent à se loger dans un pavillon charmant pour 5 francs par mois.

Mais ce qui est mieux encore, c'est l'immense société coopérative qui groupe tous les ouvriers et leur donne le pain, le vin, l'épicerie, toutes les denrées alimentaires au prix courant.

La Société Decauville n'intervient et se ferait un scrupule d'intervenir en aucune façon dans la gérance et même dans aucun détail de cette administration. Les ouvriers ont un gérant, un commis de cave, un épicier en chef, un boulanger en chef.

Ils font leurs petites affaires eux-mêmes, votent leur crédit d'achat, votent eux-mêmes le cours de leurs denrées, de la sorte qu'alors que cet automne dernier le pain avait augmenté partout, aux établissements Decauville il n'a pas bougé d'un centime.

Un réfectoire où l'on peut très bien déjeuner pour 0 fr. 75, et une suite de chambres au prix démocratique s'il en fut de 0 fr. 10 la nuit, 0 fr. 15 pour les chambres à deux lits.



La voiturelle à circulation d'eau.

Une dernière création vient d'être faite, celle de la soupe assurée pour leurs vieux jours aux plus anciens des ouvriers de l'usine.

TABLEAU D'HONNEUR

Mais toutes ces merveilles matérielles, mécaniques et même... sociales se traduisent autrement. Et le tableau des courses gagnées par la maison, en même temps que la photographie d'un des objets d'art qu'elle vient de remporter complètera dignement la description que l'on a lue, en même temps qu'elle couronnera le mérite d'une usine pouvant passer — on ne nous démentira pas — pour un modèle parmi les plus grandes usines de l'industrie des automobiles.

1898

Du 5 au 15 juillet
Paris-Amsterdam-Paris (1,432 k. 500)
Chabrière, 1er de sa catégorie en 50 h. 14' 36" (moyenne à l'heure : 28 kil. 600).

1899

Du 21 au 24 mars
Nice-Castellane-Nice
Chabrière, 1er de sa catégorie, en 4 h. 27' 30"

Le 29 avril
Turin-Pignerol-Turin (90 kil.)
Aubin, 1er de sa catégorie, 3 h. 15' 30"

Le 30 avril
Tours (50 kil.)
Théry, 1er de sa catégorie, en 2 h.

Critérium des Voiturettes — (7 juin)
Étampes-Chartres et retour (100 kil.)
5 engagements — 4 arrivées

2e Théry, en 2 h. 17' 13" | 5e Gabriel, en 2 h. 40' 30"
4e Aubin, en 2 h. 32' 20" | 7e Cornilleau, en 3 h. 39'

Tour de France (*du 16 au 25 juillet*).
7 étapes — 9 journées — 4 voitures engagées et 3 arrivées — 2,300 kil.
1er Gabriel, en 65 h. 34'
2e Théry, en 75 h. 43' 22" | 3e Ullmann, en 125 h. 25' 4"

Paris-Ostende (31 *août-1er septembre*)
4 engagés — 4 arrivées.
1er Théry.
2e Gabriel.
6e Ullmann.
7e Bilhouet.

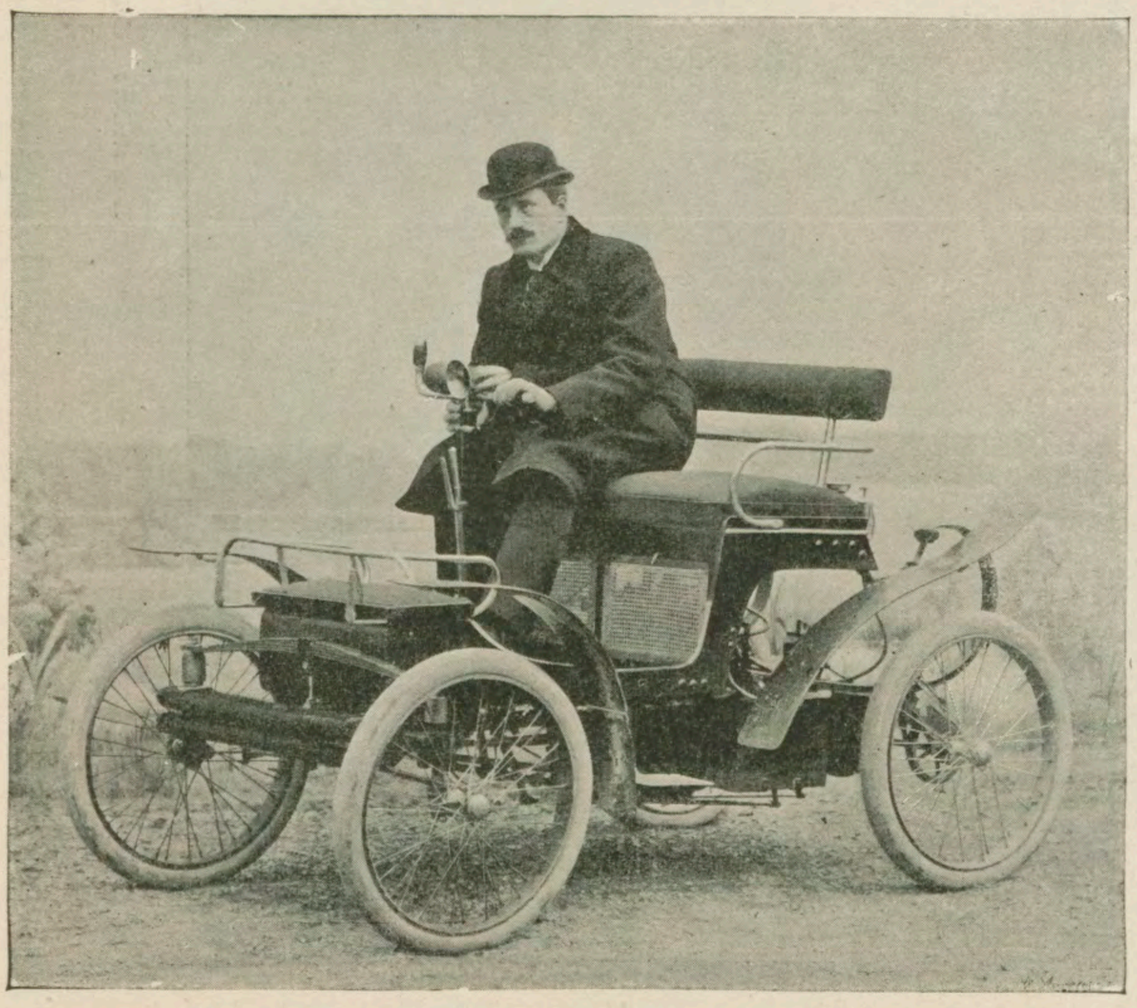
Paris-Boulogne (17 *septembre*)
1er de sa catégorie. Leuliette, en 7 h. 9' 4".

Bordeaux-Biarritz (30 *septembre*) — Vitesse.
1er Ravenez, en 6 h. 23.
Touristes : 1er Cornilleau, en 9 h. 13' 30" | 2e Dubois, en 9 h. 51'.

1900

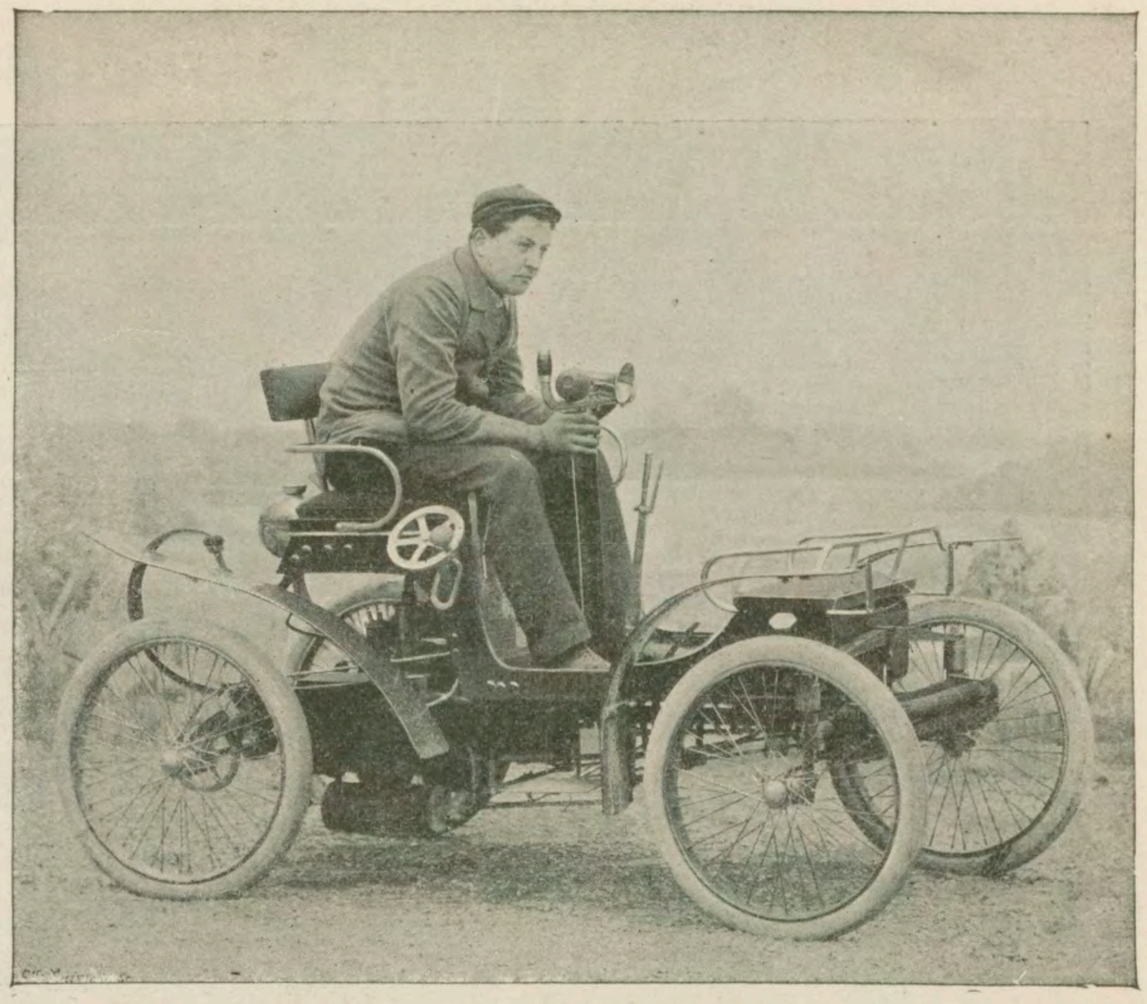
Coupe des Voiturettes (11 *mars*) — **Paris-Rouen-Paris (217 kil.)**
4 engagements — 3 arrivées.

Classement général : 1er Théry, en 4 h. 51' 4".
— — 3e Ravenez, en 5 h. 56' 47".
— — 5e Ullmann, en 6 h. 18' 11".



Les champions de Decauville.

M. L. Ravenez, 1er de Nice-Draguignan, 3e de la Coupe des Voiturettes et de la course de côte de la Turbie.



Les champions de Decauville.

M. Théry, gagnant de Paris-Ostende, de la Coupe des Voiturettes de la course de côte de la Turbie, et d'Arles-Salon.

Courses de Nice (26 *mars au 3 avril*)
Classe A. **Nice-Marseille-Nice** (Vitesse) — 2 engagements.
1er Dubois en 6 h. 39' 50" | 2e Théry en 7 h. 14' 25".

Classe B. **Nice-Draguignan-Nice** (Touristes) — 2 engagements.
1er Ravenez en 4 h. 54' 29". | 2e Cornilleau en 5 h. 49' 20".

Course de la côte de la Turbie
Ravenez en 47' 33" (3). | Théry, en 31' 21" (1). | Dubois en 43' (2).

(3 *avril*) **Arles-Salon (100 kil.)** — Record du monde.
Théry, 100 kilomètres en 107'.

Et la liste n'est point close.

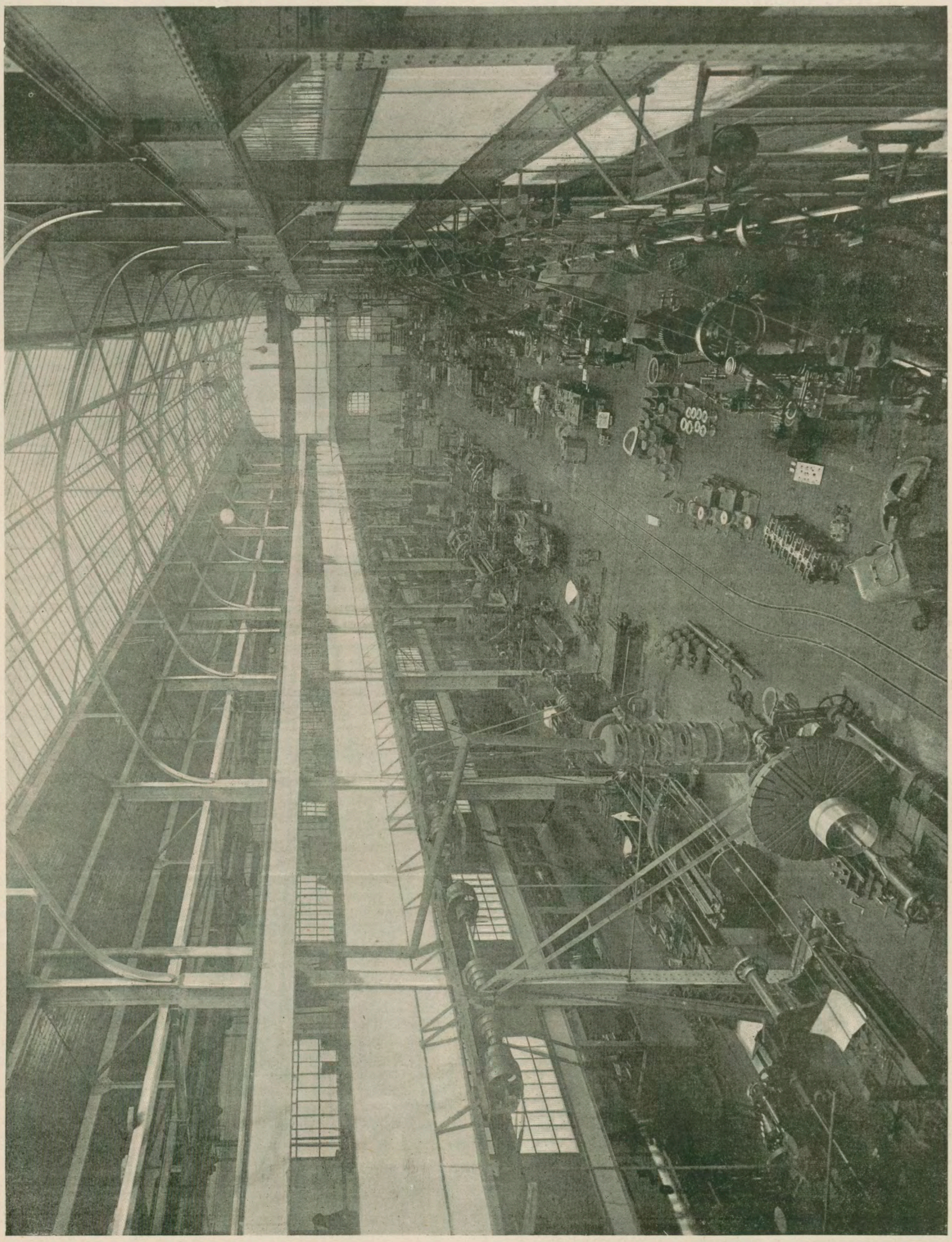
Nous allons voir, d'abord durant l'Exposition, puis après la grande manifestation universelle, la voiturelle Decauville porter à nouveau, loin devant ses concurrents, la grâce et la légèreté de sa carrosserie inimitable et l'élégance rare de sa construction irréprochable.

Puis, comme nous avons eu l'occasion de le dire au cours de ces quelques pages, on ne s'arrête pas, à la maison Decauville. Les succès ne font qu'exciter l'enthousiasme et l'émulation parmi tous ces collaborateurs, camarades, amis pour ainsi dire de leurs patrons dont les intérêts sont les leurs. Quand la voiturelle de huit chevaux a été terminée, on a commencé, non pas l'étude, qui est très ancienne, mais la construction de la voiturelle électrique Decauville. On pourra sans doute d'ici peu l'admirer pour sa forme et l'acclamer pour sa simplicité et sa construction. Après le pétrole, l'électricité. Après les petits chemins de 1889, les bicyclettes, puis les motocycles, l'universelle voiturelle qui se prête si joliment aux décorations, dans les défilés fleuris... Voilà ce qui se fait dans les belles usines de Corbeil.

Le labeur atteignant la perfection par la collaboration amicale de tous, voilà la devise de la maison dont nous venons d'essayer de donner une trop brève description.

C. TAMPIER.

(Clichés J. Feau, V. G. A.)



Les ateliers d'électricité : fabrication des nouvelles voitures électriques.

LES GRANDS PRIX SCOLAIRES

DEPUIS longtemps l'Union des Sociétés françaises de Sports athlétiques a compris qu'encourager les collégiens et les lycéens à la pratique des sports, c'était en même temps que faire œuvre éminemment utile pour l'amélioration future des qualités physiques de la race française, préparer le recrutement des membres des clubs et travailler par suite à sa propre prospérité. Les clubs ne sont-ils pas le squelette qui soutient son corps!

C'est ainsi que l'an dernier, lorsque la Commission de courses à pied voulut organiser avant la réunion annuelle des championnats interscolaires, une journée de handicaps, avec, comme clou, le Challenge du Mille par équipe de trois coureurs par Association, le Conseil vota résolument les crédits nécessaires.

Or donc nous avons eu, il y a jeudi dernier huit jours, la seconde édition de cette réunion qui a pris le nom de *Grands Prix scolaires*.

C'est, hélas! avec regrets qu'impartialement il me faut constater que le succès visé n'a pas été atteint. La température était pourtant à souhait; la piste du Racing-Club de France au Bois de Boulogne, dans le cadre charmant de la Croix-Catelan, n'avait jamais été plus parfaite; ombragé par les frondaisons nouvelles, son vert tapis incitait à y courir. Et c'est à peine si, en comptant bien, spectateurs et coureurs, deux cents scolaires étaient réunis sur le terrain. Malgré son titre à sensation, la réunion des Grands Prix Scolaires a été la petite réunion tout intime et toute familiale des débuts de l'athlétisme scolaire, avec cependant beaucoup moins de coureurs. Où sont les handicaps qui réunissaient souvent des centaines d'engagements?

En dehors des amis des concurrents, de spectateurs point; pas un proviseur, pas un professeur, pour l'excellente raison que personne n'avait songé à leur envoyer un bout de carton pour les inviter à venir au Bois de Boulogne.

Absence de musique, absence aussi d'officiels, à part ceux pris parmi les membres du R. C. F. et de M. de Villers à qui était dévolu la présidence.

Pourquoi cela? Tout simplement parce que les réunions scolaires sont mal organisées. On ne marchande pas les encouragements, mais on encourage mal. Ce n'est pas ainsi qu'on arrivera à tirer les scolaires de leur apathie plus apparente que réelle. Il faut inonder, un mois à l'avance au minimum, tous les lycées, collèges et écoles, de programmes, inviter tous les directeurs, proviseurs et censeurs, sans oublier les professeurs et les familles des concurrents, obtenir qu'un personnage connu préside la réunion et place un petit discours lorsque sera venu le moment de distribuer les prix, solliciter le concours d'une musique aussi militaire que possible — c'est difficile en ce temps d'Exposition, les malheureuses sont accablées de service, mais avec quelques démarches on peut y arriver — et on sera tout étonné, tout charmé de constater l'affluence qui, le grand jour venu, se pressera sur le terrain.

Que les organisateurs mettent en pratique ces modestes conseils lors des prochains championnats interscolaires, et ils verront si le résultat promis n'est pas atteint. Me voici loin de la réunion de l'autre jour, revenons-y vite.

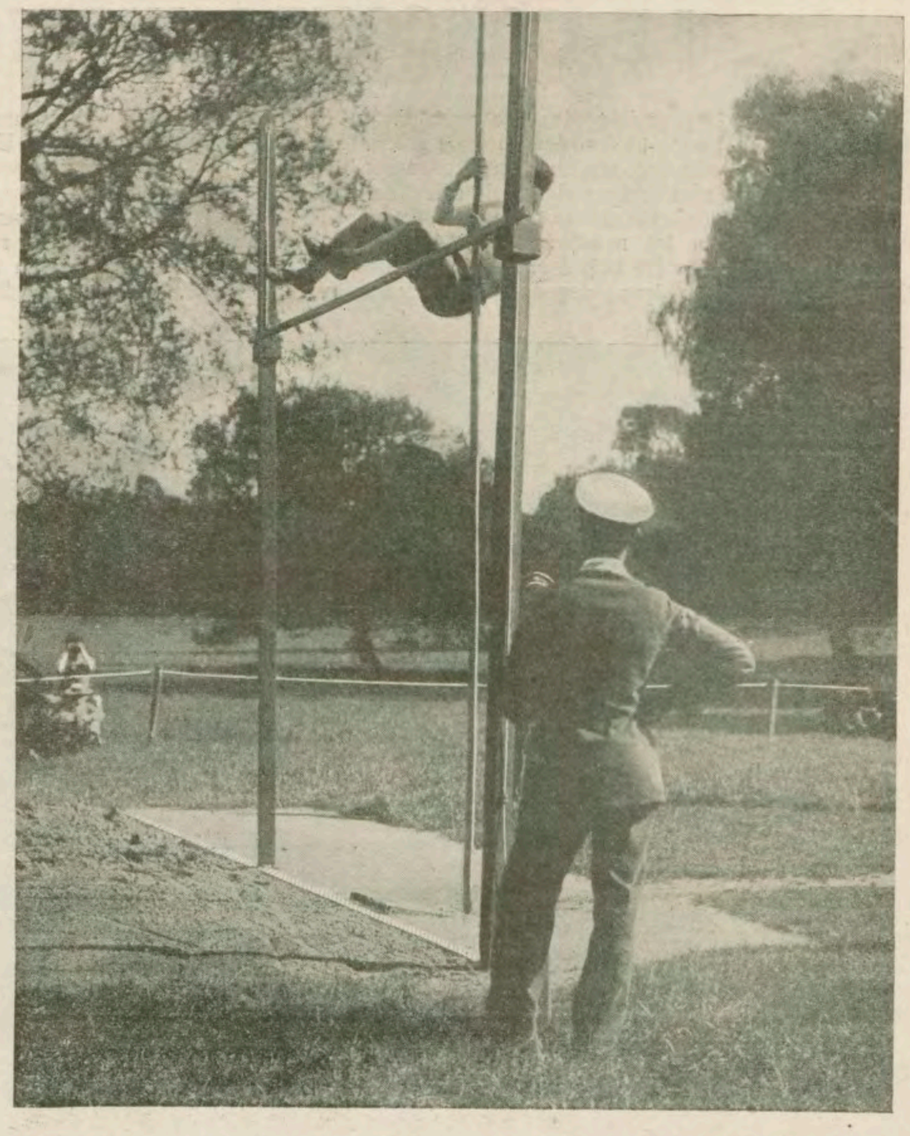
Deux élèves de Janson-de-Sailly, Perrin (7 m. d'avance et Bergerot (6 m.) ont fini dans cet ordre dans le Grand Handicap du Conseil municipal.

Peu intéressante a été la lutte dans le saut de la perche. C'est péniblement que Tauzin, de Louis-le-Grand s'est adjugé la victoire, franchissant 2m,65. Henriquez, de l'école Albert-le-Grand, était second avec 2m,60, et Charconac, du lycée d'Évreux, troisième avec 2m,20.

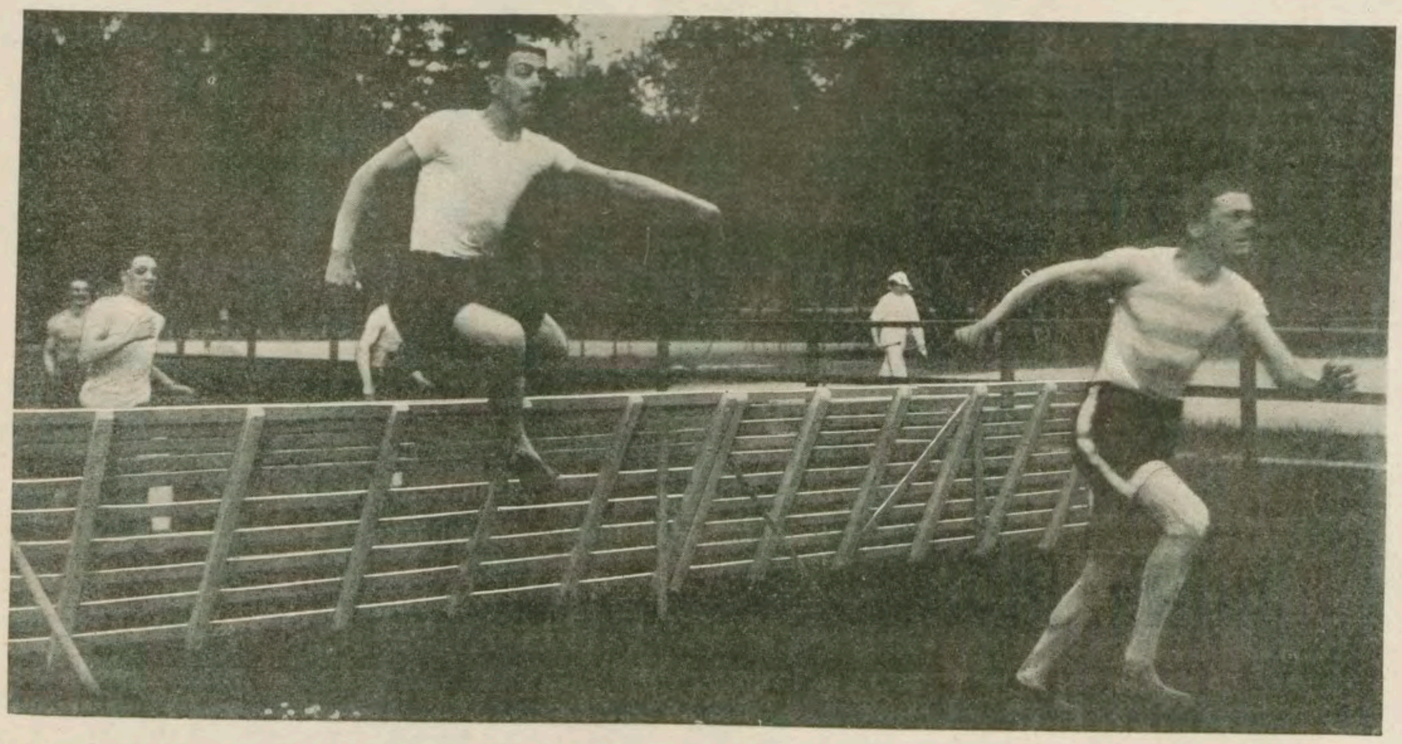
Le Challenge du Mille, l'épreuve sensationnelle de la journée ne l'a guère été. Rodrigues, du lycée Janson, a gagné de ce qu'il a voulu, couvrant les 1,609 m. du parcours en 4' 54' 4/5 et battant Bonne, de l'École Arago, et du Cotteau, du lycée Louis-le-Grand, dans l'ordre. Sur 17 partants, 9 concurrents ont terminé le parcours : c'est maigre.

Le classement par équipe, obtenu en additionnant l'ordre d'arrivée des trois équipes de chaque association scolaire, a donné la victoire à l'Association Athlétique du lycée Janson, avec 10 points contre 17 à l'Association Sportive de l'Ecole Arago. Seules, les équipes de ces deux Sociétés étaient complètes à l'arrivée. La course la plus intéressante de la journée a été le 200 m. haies handicap. Hendricks, du lycée Louis-le-Grand, qui partait scratch, a réussi à gagner tout en battant le record français. Son temps est de 28" 3/5 meilleur de 2/5 que le record que détenait Tauzin, avec 29". Un scolaire battant un record, c'est un haut fait sportif assez rare. Après tout, Hendricks est-il bien scolaire et est-il toujours au lycée Louis-le-Grand? Je n'oserais l'affirmer.

Paul CHAMP.



Tauzin (Louis-le-Grand) gagne le saut à la perche, sautant 2m,65.



Les 200 m. haies, handicap. Hendricks (lycée Louis-le-Grand) donnant son effort à l'entrée de la ligne droite. Hendrichs qui partait scratch, est arrivé 1er en 28 s. 3/5, battant de 2/5 de seconde le record détenu par Tauzin.

(Clichés Doyé).

Le coup de pistolet au départ de la finale du 100 mètres handicap.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE LYON

Ce concours, le plus important de province après ceux de la Société française, a été réussi en tous points. Nombreuses ont été les récompenses attribuées à chacune des épreuves. Une constatation avant tout : c'est qu'à Lyon, chaque année, non seulement les lots de chevaux de classe présentés sont plus nombreux, mais ils montrent une recherche ardente de sélection de la part des exposants.

Comme toujours, l'école de dressage de Charolles, dirigée par M. Chevalier, que nous reverrons au concours de Paris, avait un lot nombreux; c'est elle qui vient en tête de la liste des récompenses.

Un gros succès a été la présentation des chevaux de trait. Jamais à Lyon on n'avait vu un ensemble aussi important. La Société lyonnaise de Meunerie Boulangerie Schweitzer a enlevé deux prix, en gros trait et en trait

Officiers de dragons, saut par quatre.

Le saut du mur, gentlemen.

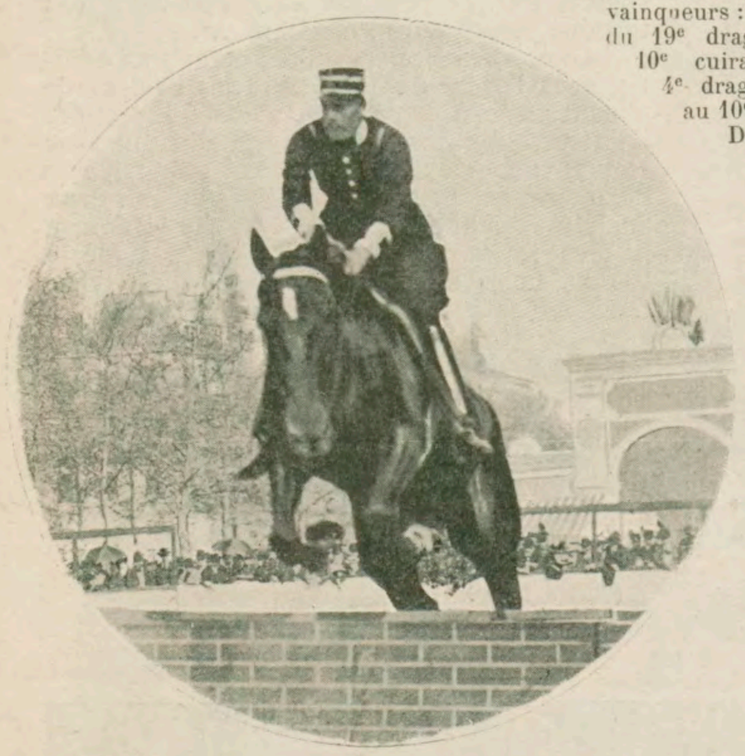
léger; dans cette dernière catégorie la première récompense a été pour la pompe à vapeur de la ville de Lyon.

C'est dans un fort beau style que M. de Chabannes, lieutenant au 4e dragons, a gagné avec *Etaverley* le Grand Prix de Lyon; M. des Brosses, lieutenant au 16e chasseurs, avec *Mariana*, à M. Baron, capitaine au même régiment, et M. Chiavarini, lieutenant au 2e dragons, se sont attribué les premiers prix du *Prix d'Essai* (officiers) divisé en deux sections : le *Prix des uniformes* est revenu à un capitaine d'artillerie, M. Richard ; le *Prix de la Région*, à M. de Villèle, lieutenant au 19e dragons, dans la première catégorie, et à M. Bonnefois, lieutenant au 12e hussards dans la deuxième. Et parmi les autres vainqueurs : les lieutenants Beville et Dutech du 19e dragons; Levillion, capitaine au 10e cuirassiers; Chaix lieutenant au 4e dragons; de Dampierre, capitaine au 10e cuirassiers, etc., etc.

Dans les épreuves civiles les palmes sont revenues aux... militaires, autorisés à prendre part en tenue à ces épreuves : M. Dutech, lieutenant au 19e dragons, avec *Touch me not*, un vétéran des concours qui fut la propriété de M. Etignolle, a enlevé le *Prix du Rhône*, l'*Omnium* et la *Coupe*.

(Clichés de Leusse.)

Avant les opérations du jury.



Le saut du mur, officiers.

Le *Prix d'Essai* (gentlemen) a été pour M. Guyot, montant *Horah*. Le *Prix des Dames* pour Nell à M. Haentjens et *Lady Spuut* à M. Beville (*ex æquo*), tous deux officiers de dragons; MM. Beville et Haentjens ont remporté également le 1er prix des *Prix Couplés*; le *Prix des Drags* a été une victoire pour M. Poncet montant *Taïaut*.

Une mention spéciale à M. Durand, lieutenant d'infanterie, qui avec sa jument *Vertueuse* s'est vu plusieurs fois récompensé dans les épreuves de gentlemen; il est rare de voir un officier d'infanterie affronter les épreuves d'un concours hippique.

En somme, le succès de la semaine hippique lyonnaise a été grand et légitime, il est dû au zèle, au dévouement du Comité de la Société des Concours hippiques du Rhône et du Sud-Est, dont tous les membres, suivant l'exemple de leur sympathique président, M. Joannard, ne ménagent ni leurs peines ni leurs soins pour que la réunion de Lyon n'ait de rivales que celles de Paris et de Vichy. Ajoutons que le comité a la bonne fortune d'avoir pour secrétaire notre confrère E. Berlot, sympathique entre tous.

Paul Mégnin.

Un attelage primé.

1000 milles de promenade

Il y a belle heure que nos voisins d'outre-Manche ont renoncé à la course. Chez eux, et c'est pourtant la terre classique de la liberté, on a commencé tout simplement par supprimer les courses de bicyclettes. Les courses d'automobiles n'ont jamais été même en question.

Pensez donc! Il y a deux ans à peine que les automobiles ont obtenu la permission de marcher sur la route sans être précédées d'un homme portant un drapeau rouge et sonnant une cloche à tour de bras.

A coup sûr, ce n'est pas dans cet équipage qu'on gagne Paris-Bordeaux. Aussi, ce n'est pas chez nos amis de Londres qu'il faudra jamais songer à transplanter les courses que nous rase l'administration, que l'Europe cesse de nous envier.

Enfin, comme dit le proverbe: au pays des aveugles les borgnes sont rois. Et en automobile les borgnes, ce sont les rois du trente à l'heure.

Ce n'est pourtant pas qu'il manque de chauffeurs fanatiques en Angleterre. Mais que voulez-vous faire contre les lois de la bonne *Old England?* En un rien de temps là-bas, vous êtes coffrés pour *furious riding*, et rien n'est permis comme courses.

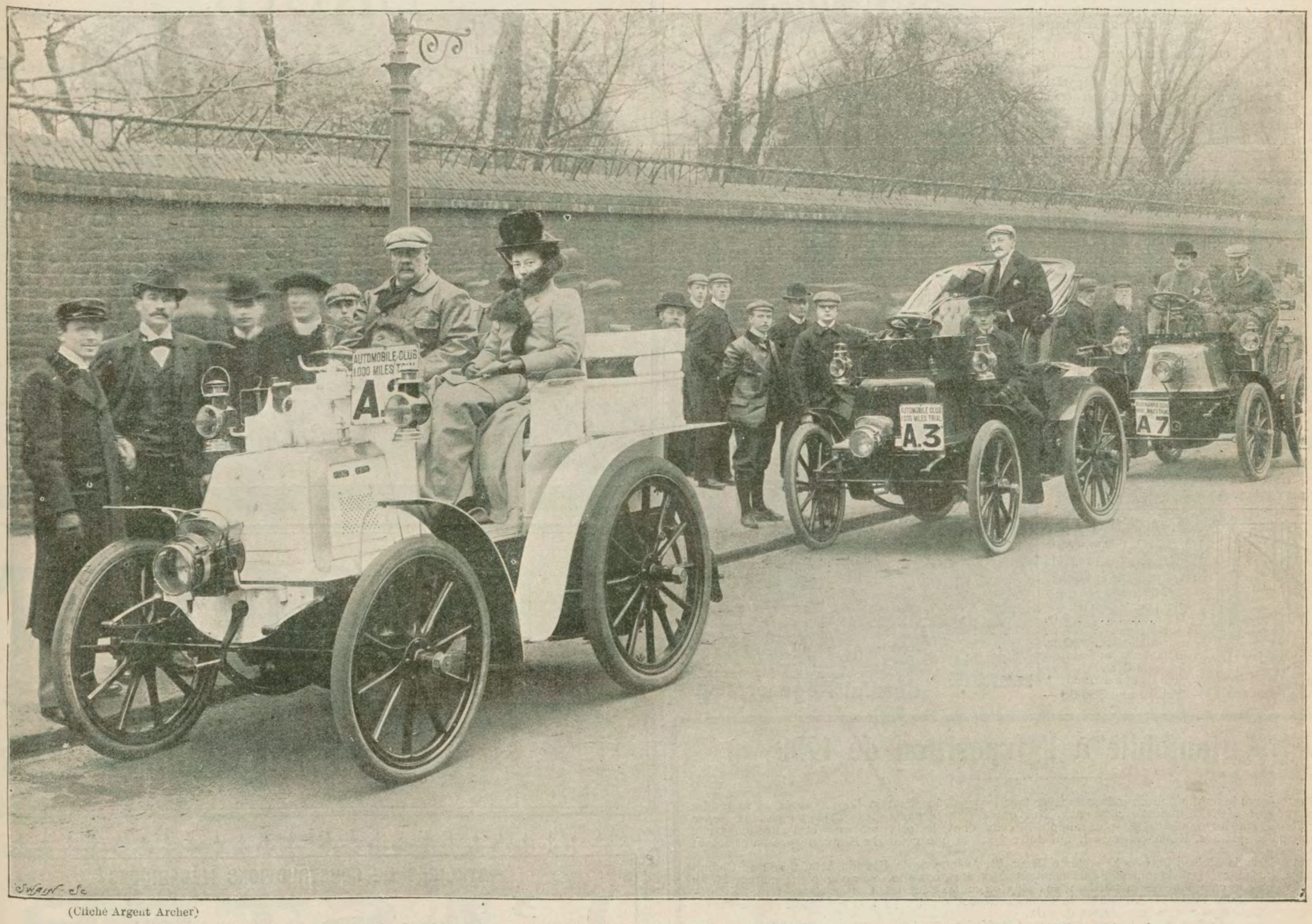
C'est peut-être pour cela que l'Angleterre n'est pas très en avance en automobile.

Aussi, voulant tout de même faire quelque chose, les dirigeants de l'automobile en Angleterre ont imaginé une espèce de promenade de 1.000 milles (1.609 kilomètres). Pensez du peu si les véhicules sont jugés comme régularité et comme confortable!

Voici une vue d'une halte dans ce gigantesque tour d'Angleterre qui est là-bas, *piano*, *piano*, ce que le tour de France fut ici à toute allure.

Ah! les Anglais ne sont pas trop pressés, avouons-le.

GEORGES PRADE.



(Cliché Argent Archer)

Le tour d'Angleterre, promenade de 1000 milles (1600 kil.), organisée par l'Automobile-Club de Grande-Bretagne, du 23 avril au 11 mai. Un arrêt en pleine route.

NOS CONCOURS MENSUELS

(Concours n° 28)

Il s'agit de nommer dans leur ordre d'arrivée les huit premiers chevaux du Grand Prix de Paris qui sera couru à Longchamp, le Dimanche 10 Juin.

Chaque concurrent devra dresser une liste de ces huit chevaux, la signer, y joindre son adresse exacte et le « bon » que l'on trouvera sur la dernière page de la couverture. Les réponses doivent nous être parvenues avant le 8 juin, à minuit, dans nos bureaux.

Le gagnant sera celui dont la liste se rapprochera le plus de la liste officielle. Dans le cas où il y aurait plusieurs listes semblables, le gagnant serait tiré au sort dans nos bureaux dans une séance publique.

Le vainqueur recevra un **SUPERBE GRAPHOPHONE COLUMBIA, modèle riche à mouvement d'horlogerie**, *d'une valeur de fr.* **175 ».**

Si le gagnant est un **abonné**, *il recevra le modèle de fr.* **260 ».**

Prière de mettre sur l'enveloppe contenant la réponse demandée cette mention : **Concours n° 28.** *Les lettres ne devant pas être ouvertes immédiatement, nous prions ceux de nos lecteurs qui auraient une communication à nous faire de bien vouloir nous l'envoyer dans une lettre distincte de celle contenant leur solution.*

Le Gérant : JARRIGE.

19616. — Lib. Imp. réunies, rue Saint-Benoît, 7, Paris. — MOTTEROZ, directeur.

AUTOCOPISTE-NOIR Imprimez vous-même
Circulaires, Dessins, Plans, Musique, Photographie. —
Plumes et Stylographes or contrôlé maque CAW'S (1re du Monde).
SPECIMENS franco. **J. DUBOULOZ, 9, Bd Poissonnière, Paris.**

BISCUITS POUR CHIENS
PHŒNIX W·H MEAT « **PHŒNIX** » PHŒNIX W·H MEAT
6, RUE VIVIENNE, 6

LE DOCTEUR MARÇON
ient de créer un merveilleux **Tissu Isolant Protecteur** qui constitue un objet précieux d'*Hygiène* e *Propreté* et de *Santé*, appelé à rendre de grands ervices à tous ceux chez qui la fatigue provoque uintements, écoulements, hémorrhoïdes, sueurs alsaines. Placé sous les aisselles, sous les seins entre toutes les parties du corps où se produit n frottement, il évite les écorchures et les odeurs ésagréables et fétides.
Les Dames doivent en faire un usage régulier endant leurs époques.
Le **Tissu Isolant Protecteur**, adhérant parfaiment sans être maintenu par aucun linge, constue un objet de toilette indispensable pour tous.
RIX : Pour hommes, **2** fr. la boîte ; pour dames, **3** fr.
Détail dans toutes les pharmacies
nte gros : M. L. CLAUSSMANN, 69, Faubg St-Martin, Paris.

60 ANNÉES DE SUCCÈS
ALCOOL DE MENTHE de **RICQLÈS**
(Le seul Alcool de Menthe véritable)
CALME la **SOIF** et **ASSAINIT** l'**EAU**
Dissipe les **MAUX** de **CŒUR**, de **TÊTE**, d'**ESTOMAC** les **INDIGESTIONS**, la **DYSENTERIE**, la **CHOLÉRINE**
EXCELLENT pour les **DENTS** et la **TOILETTE**
PRÉSERVATIF contre les **ÉPIDÉMIES**
Exiger le Nom DE **RICQLÈS**

ÉPERONS, MORS, ÉTRIERS,
Envoi du Catalogue sur demande
MINIER 83 bis, rue de Rivoli.

A.-A. TUNMER
146, rue de la Pompe, PARIS
ARTICLES pour tous les SPORTS
Pour Gymnastique de Chambre
The Whitely exerciser
Prix pour dames et enfants. ..... **14** fr.
Pour hommes... **17** fr.
Pour athlètes... **20** fr.
Avec tableau des exercices à faire.
CATALOGUE FRANCO
— Teléphone 685-86 —

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
Leçons Gratuites.– *Catalogue Fco*.– 9, Bd Rochechouart, Paris.

LA SURDITÉ N'EST PLUS
L'action électrique continue de l'*Audiphone invisible Bernard* rend l'ouïe naturelle aux sourds et ce merveilleux appareil est la base de la Méthode aurivoltaïque. Le Directeur de l'**Institut National de la Surdité**, 7, rue de Londres, à Paris, envoie ***gratuitement*** le journal **"La Médecine des Sens"** à toutes les personnes qui en font la demande.

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

TOUTES PHARMACIES ›
Le Vin Désiles
Formule du Docteur A.C. Ex-Medecin de Marine
Cordial Régénérateur

GRACE à sa BICYCLETTE
PHÉBUS
BAUGÉ
a pu établir les records du monde suivants :

333m 33	départ lancé,	17" 2/5.	
666m 66	—	36"	(vitesse de 67 kilom. à l'heure).
1.000m	—	54" 4/5	(vitesse de 65 kilom. à l'heure).

10 kilom. départ arrêté, 9 37" 3/5.

NOÉ BOYER ET Cie
30, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

ABERDEEN
Scotch Tailors
1, Rue Auber — PARIS

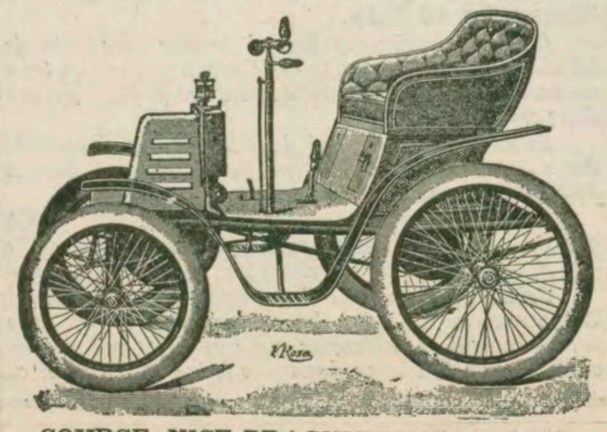
L'Automobile à l'Exposition de 1900
Dans quelques jours le public pourra enfin comparer tous les systèmes d'automobiles exposés, et se rendre compte des progrès réalisés depuis quatre ans. Nul doute que le choix des acheteurs sérieux ne se fixe tout d'abord sur les modèles les plus simples, ceux dont le prix modeste et l'entretien facile sont les principales qualités. Et, à cet égard, nul autre système que celui de **Benz** ne présente autant d'avantages.
Les deux Stands de la Maison Parisienne système **Benz**, 71, Avenue de la Grande Armée, soit au Champ de Mars, soit à Vincennes, sont donc assurés de nombreuses visites, car elle seule emploie le moteur **Benz** original, sans vouloir le complimenter d'améliorations plus ou moins réussies. Les essais se feront indifféremment à Vincennes ou à Paris, 71, Avenue de la Grande-Armée ; d'autre part, le public est assuré d'avoir de promptes livraisons, sans aucune majoration de prix.
Mais un avantage inappréciable lui est aussi réservé : la *Maison Parisienne* vient de livrer à la Société l'Auto-Touriste un certain nombre de voitures à quatre places, destinées aux communications entre les deux expositions, et surtout à faire des excursions aux environs de Paris. On pourra, à partir du 1er Mai, s'adresser soit à Levallois — Téléphone 510-87 — rue Carnot, 7, à la Société l'*Auto-Touriste*, soit à Paris — Téléphone 519-88 — Avenue de la Grand-Armée à la *Maison Parisienne*, et grâce aux itinéraires fixés à l'avance, le public aura le grand avantage d'excursionner aux environs de Paris, et d'apprendre à connaître nos merveilleuses campagnes, en évitant la chaleur, l'encombrement et les heures fixes des chemins de fer : voilà une initiative intelligente, dont il faut féliciter les organisateurs.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
L'ASTER
MOTEURS A PÉTROLE
A REFROIDISSEMENT PAR AIR ET PAR EAU
Pour Automobiles, Motocycles, Voiturettes, Canots
Applications Industrielles
33, Boulevard Carnot, Saint-Denis (Seine) *Téléphone*

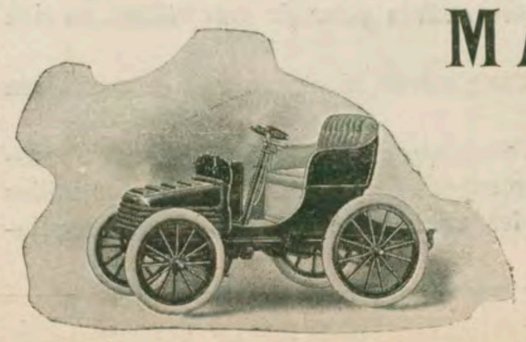
SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en 48 HEURES les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, Faubourg St-Honoré, PARIS.

LE PNEU MICHELIN BOIT L'OBSTACLE

LE VÉRITABLE PONEY
AUTOMOBILE
est la Voiturette Georges RICHARD


COURSE NICE-DRAGUIGNAN-NICE 1900
1er des Voiturettes touristes, 200 kilomètres en 6 h. 19
Ascension de la Turbie en 48 minutes.
23 - Avenue de la Grande-Armée. - 23

ÉTABLISSEMENTS
MAROT GARDON
Société anonyme
Voitures 4 chevaux 1/2
TRICYCLES, QUADRICYCLES ET AVANT-TRAINS


Usines à Corbie et à Levallois-Perret
Bureaux et Magasins, 37, rue Brunel, PARIS